



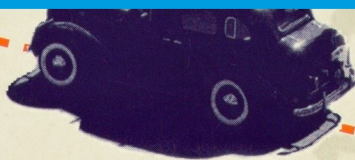
EN KÖRKORTS- REFORM

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



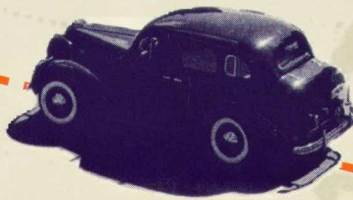
National Library
of Sweden



KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
SOU 1996:114



EN KÖRKORTS- REFORM



KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
SOU 1996:114

A: Ref KB
Occ SOU
67



Statens offentliga utredningar
1996:114
Kommunikationsdepartementet

En körkortsreform

Slutbetänkande av 1994 års körkortsutredning
Stockholm 1996

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 15 september 1994 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över körkortsförfattningarna m.m.

Som särskild utredare förordnades den 18 oktober 1994 f.d. regeringsrådet Bertil Voss. För att biträda utredaren förordnades den 15 november 1994 EU-juristen Per Björklund och juristen Bengt Magnusson, båda vid Vägverket, samt kammarrättsassessorn Agneta Pålsson som experter. Kammarrättsassessorn Ulf Rehnberg förordnades till sekreterare. Den 1 juni 1995 förordnades vidare kammarrättsassessorn Silja Klint som expert i utredningen. Samma dag entledigades kammarrättsassessorn Agneta Pålsson från sitt uppdrag.

Utredningen har antagit namnet 1994 års körkortsutredning.

Utredningen har tidigare avgett två delbetänkanden (SOU 1995:48) EG-anpassade körkortsregler och (SOU 1996:11) EU-mopeden: Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon.

1994 års körkortsutredning överlämnar härmed sitt slutbetänkande (SOU 1996:114) En körkortsreform.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm den 26 juni 1996

Bertil Voss

Ulf Rehnberg

Innehåll

Förkortningar m.m.	9
Sammanfattning	11
Summary	15
Författningsförslag	21
Förslag till körkortslag	21
Förslag till körkortsförordning	35
Förslag till lag om trafikskolor	55
Förslag till förordning om trafikskolor	57
1 Inledning	59
1.1 Utredningsuppdraget	59
1.2 Utredningsarbetet	59
1.3 Utgångspunkter för en reform av körkortslagstiftning	60
2 Förarbehörigheten och körkortet	63
2.1 Gällande bestämmelser	63
2.2 Överväganden	64
3 Körkortsgivningen	67
3.1 Gällande bestämmelser	67
3.2 Körkortstillståndets betydelse	68
3.3 Överväganden och förslag	69
4 Övningskörning	73
4.1 Inledning	73
4.2 Överväganden och förslag	73
5 Körkortsingripande – nuvarande system	75
5.1 Inledning	75
5.2 Återkallelse av körkort	76
5.3 Spårtime	77
5.4 Återkallelse tills vidare av körkort	78
5.5 Varning	79
5.6 Närmare om kriterierna för körkortsåterkallelse	80
5.6.1 Rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik – 16 § 1 KKL (81)	
5.6.2 Smitning – 16 § 2 KKL (82)	
5.6.3 Upprepade förseelser – 16 § 3 KKL (83)	

5.6.4	Brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel - 16 § 4 KKL (84)	
5.6.5	Opålitlighet i nykterhetskänseende - 16 § 5 KKL (89)	
5.6.6	Allmän brottslighet - 16 § 6 KKL (90)	
5.6.7	Väsentligt begränsade förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon - 16 § 7 KKL (93)	
5.6.8	Ej följt föreläggande att ge in läkarintyg m.m. - 16 § 8 KKL (94)	
5.6.9	Ej följt föreläggande att förnya körkortet - 16 § 9 KKL (95)	
5.6.10	Återkallelse på körkortshavarens egen begäran - 16 § 10 KKL (95)	
5.7	Brister i nuvarande system för körkortsingripande	96
5.7.1	Inledning (96)	
5.7.2	Körkortsingripandets karaktär - trafiksäkerhetsåtgärd eller straff (96)	
5.7.3	Ojämnheter i tillämpningen (97)	
6	Ett nytt system för körkortsingripande	99
6.1	Allmänna utgångspunkter	99
6.2	Formerna för körkortsingripanden	101
6.3	Återkallelsegrunderna	106
6.3.1	Vårdslöshet i trafik (106)	
6.3.2	Rattfylleri m.m. (107)	
6.3.3	Grov olovlig körning och grov smitning (108)	
6.3.4	Hastighetsöverträdelser (108)	
6.3.5	Brottslighet m.m. (109)	
6.3.6	Ny förseelse efter ett körkortsingripande (109)	
6.3.7	Övriga återkallelsegrunder (110)	
6.4	Spärrtid	110
6.5	Förutsättningar för att få nytt körkort efter återkallelse	111
6.6	Varningsgrunder	112
6.6.1	Rattfylleri (112)	
6.6.2	Smitning (113)	
6.6.3	Olovlig körning (113)	
6.6.4	Typfarliga förseelser (114)	
7	Behörighet för taxi m.m.	119
7.1	Bakgrund	119
7.2	Överväganden och förslag	121
8	Övriga frågor	123
8.1	Giltighetstiden för vissa utländska körkort	123
8.1.1	Gällande bestämmelser (123)	
8.1.2	Konventioner om vägtrafik m.m. (124)	
8.1.3	Överväganden (125)	

8.2	Preliminärt beslut om körkortsingripande	128
8.2.1	Överväganden och förslag (128)	
8.3	Utvidgad lämplighetsprövning i vissa fall	130
8.3.1	Bakgrund (130)	
8.3.2	Överväganden (130)	
8.4	Administration av körkortsfrågor	133
8.4.1	Bakgrund (133)	
8.4.2	Överväganden och förslag (133)	
8.5	Vissa frågor om avgifter	135
8.6	Frågor rörande rapporteringssystemet	136
8.6.1	Bakgrund (136)	
8.6.2	Överväganden och förslag (137)	
9	Körkortslagstiftningens struktur	139
10	Kostnader	141
11	Författningskommentarer	143
11.1	Förslaget till körkortslag	143
11.2	Förslaget till körkortsförordning	174
11.3	Förslaget till lag om trafikskolor	192
11.3.1	Inledning (192)	
11.3.2	Kommentarer till författningstexten (192)	
11.3.3	Förslaget till förordning om trafikskolor (193)	
	Bilaga	
	Kommittédirektiv	195

Förkortningar m.m.

BRK	Bilregisterkungörelsen (1972:599)
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
EU	Europeiska unionen
FK	Fordonskungörelsen (1972:595)
KKF	Körkortsförordningen (1977:722)
KKL	Körkortslagen (1977:477)
Prop.	Regeringens proposition
RegR	Regeringsrätten
RPS	Rikspolisstyrelsen
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
TBL	Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TSVVSF	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TTK	Terrängtrafikkungörelse (1972:594)
VTK	Vägtrafikkungörelse (1972:603)
VVFS	Vägverkets författningssamling
YTF	Yrkestrafikförordningen (1988:1503)
YTL	Yrkestrafiklag (1988:263)

Sammanfattning

I Sverige finns omkring 5 miljoner innehavare av körkort. De regler som gäller för körkort – hur man får det och hur man förlorar det – berör alltså en övervägande del av befolkningen. Regelverket bör därför vara så tydligt och lätt överskådligt som möjligt.

Körkortslagstiftningen tillkom för snart tjugo år sedan. Den har därefter ändrats vid många tillfällen. I dag är det svårt både för den enskilde och för myndigheterna att ur författningstexten läsa sig till vad som gäller i olika avseenden. En annan allvarlig nackdel med det nuvarande regelverket är att det lett till bristande enhetlighet i tillämpningen hos de myndigheter som svarar för körkortshanteringen. Våra förslag i detta slutbetänkande har haft som utgångspunkt att regelverket för körkort måste bli enklare och tydligare samt främja en enhetlig tillämpning. Det måste också utformas så att det hos fordonsförarna inskräper vikten av att följa trafiksäkerhetens krav. Sammanfattningsvis innebär förslagen i huvudsak följande.

Körkortslagstiftningens struktur förenklas

De för den enskilde väsentligaste bestämmelserna samlas i en ny körkortslag (KKL). Hit hör vad som gäller om rätten att föra motorfordon av olika slag, förutsättningarna för att få körkort och på vilka grunder ett körkort skall återkallas eller något annat ingripande skall göras mot körkortshavaren. De viktigaste reglerna om övningskörning tas också in i KKL i stället för som för närvarande i körkortsförordningen (KKF).

Bestämmelser som i första hand riktar sig till myndigheterna ges i en ny KKF. Många bestämmelser i den nuvarande KKF är sådana att de mycket väl kan meddelas som föreskrifter av den centrala körkortsmyndigheten, Vägverket. De bör därför inte belasta KKF.

KKL och KKF bör innehålla endast bestämmelser som har en direkt betydelse för rätten att få och inneha körkort. Vi föreslår därför att den nuvarande KKF:s regler om förarutbildning flyttas till två nya författningar – en lag och en förordning om trafikskolor.

Kravet på körkortstillstånd för att få körkort slopas

För att körkort skall kunna utfärdas krävs i dag att sökanden har fått körkortstillstånd. Ett sådant förutsätter att sökandens personliga och medicinska förhållanden är sådana att han kan anses lämplig som förare av körkortspliktiga fordon. Efter körkortstillstånd krävs godkänt förarprov innan körkortet kan utfärdas.

De detaljerade bestämmelserna om körkortstillstånd, särskilt i nuvarande KKF, är en av orsakerna till att körkortsreformerna är svåröverskådliga och kan ge upphov till tillämpningsproblem. En lämplighetsprövning av en blivande körkortshavare är givetvis nödvändig, men den bör kunna ske på betydligt enklare sätt än för närvarande. Vi föreslår att kravet på körkortstillstånd slopas och att lämplighetsprövningen i stället sker i anslutning till förarprovets teoretiska del. Körprov skall inte få avläggas förrän sökandens lämplighet har bekräftats.

Förslaget medför att körkortsgivningen anpassas till det övervägande antalet sökande, vilkas lämplighet som körkortshavare inte ifrågasätts. Körkortsgivningen bör också bli mindre resurskrävande och därmed mindre kostsam för samhället.

Övningskörning

För att få övningsköra med personbil krävs enligt nuvarande KKF en ålder av 17 år och sex månader. Sker övningskörningen i trafikskola eller under uppsikt av en godkänd handledare, är dock åldersgränsen 16 år. Den som övningskör skall ha körkortstillstånd.

Eftersom vi föreslår att institutet körkortstillstånd slopas, måste kontrollen över privat övningskörning utformas på ett annat sätt. Vårt förslag är att sådan övningskörning, oberoende av åldern hos den som övningskör, alltid skall ske under uppsikt av en godkänd handledare.

Ett nytt system för körkortsingripande

Enligt gällande regler för körkortsingripande skall ett körkort återkallas, förutom när körkortshavarens personliga eller medicinska förhållanden gör honom olämplig som förare av körkortspliktigt fordon, om körkortshavaren har gjort sig skyldig till visst brott eller förseelse. En enklare överträdelse av en trafikregel medför i princip återkallelse av körkortet lika väl som ett allvarligt brott, t.ex rattfylleri. I visst fall skall dock något körkortsingripande inte ske, om förseelsen är att anse

som ringa. Finns det särskilda skäl, kan varning meddelas i stället för körkortsåterkallelse.

Detta påföljdssystem har i praktiken visat sig ge föga utrymme för en nyanserad bedömning av körkortsingripanden så att de anpassas till vad trafiksäkerheten kräver i det enskilda fallet och så att proportionalitetsprincipen följs. Systemet främjar inte heller en enhetlig tillämpning. Under i övrigt likartade förhållanden kan samma förseelse resultera i körkortsåterkallelse i ett fall, varning i ett annat och anses ringa i ett tredje.

Vi föreslår att påföljdssystemet byggs upp så att det i fråga om brott och förseelser i trafiken görs en klar skillnad mellan de ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste överträdelseerna, som undantagslöst torde bero på ett medvetet risktagande, och sådana som ofta kan bero på ett tillfälligt förbiseende. I den första gruppen skall körkortsåterkallelse vara den obligatoriska påföljden, medan i den andra gruppen varning skall meddelas, dock endast vid en förstagångsförseelse. Olämplighet som förare på grund av personliga eller medicinska förhållanden skall alltid medföra körkortsåterkallelse.

Till de återkallelsegrundande överträdelseerna räknas bl.a. vårdslöshet i trafik, rattfylleri med en alkoholkoncentration av minst 0,3 promille i blodet eller 0,15 mg/l i utandningsluften, grov olovlig körning, grov smitning och grov hastighetsöverträdelse.

Den skärpning av påföljden för de allvarligaste överträdelseerna som förslaget innebär bör återspeglas i den tid som skall förflyta, innan ett nytt körkort kan utfärdas – spärrtiden. Vi föreslår att denna skall bestämmas till lägst sex månader och högst fem år mot för närvarande en månad respektive tre år. Vid grov vårdslöshet i trafik eller grovt rattfylleri skall den lägsta spärrtiden dock vara ett år och sex månader. För att den som fått sitt körkort återkallat skall kunna få ett nytt körkort efter spärrtidens utgång krävs lämplighetsprövning och godkänt förarprov.

Eftersom varning inte skall kunna meddelas vid dessa allvarliga överträdelser, kan det förekomma att påföljden i ett visst enskilt fall kan bli oproportionerligt sträng. Om det finns särskild anledning att anta att körkortshavaren inte kommer att utgöra en fortsatt risk i trafiken, får körkortet återkallas villkorligt. En förutsättning är dock att det inte motverkar respekten för trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav. En villkorlig körkortsåterkallelse skall gälla i fem år. En ny förseelse under denna tid medför att körkortshavaren går miste om körkortet.

Liksom för närvarande skall ett körkort kunna återkallas tills vidare under viss tid i avvaktan på slutligt avgörande i återkallelsefrågan. Om

det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas, skall det tas om hand av polismyndighet. Ett tills vidare återkallat körkort skall efter beslutets giltighetstid återställas, om körkortshavaren har avlagt ett godkänt förarprov.

De trafikförseelser som första gången skall medföra varning är bl.a. de s.k. typfarliga förseelserna, dvs. hastighetsöverträdelser som inte är grova och inte heller obetydliga, rödljuskörning, stoppliktsförseelse och omkörning vid övergångsställe. Hit hör även rattfylleri med lägre promillehalt än 0,3 resp. 0,15 mg/l. Överträdelse av någon annan trafikregel, t.ex. omkörning trots mötande trafik eller för kort avstånd till framförvarande fordon, skall medföra varning endast om fara uppkommit eller hade kunnat uppkomma. I annat fall bör straffpåföljden för en sådan överträdelse och anteckningen i brottsregistret vara tillräckligt för att hos körkortshavaren inskräpa vikten av att följa trafikreglerna.

Det föreslagna påföljdssystemet innebär att om en i sig varningsgrundande förseelse bedöms som vårdslöshet i trafik, körkortet skall återkallas. En ny förseelse inom tre år efter en varning skall också leda till körkortsåterkallelse, eventuellt villkorligt.

Differentieringen mellan återkallelsegrundande och varningsgrundande förhållanden bör leda till en enklare och enhetligare tillämpning hos körkortsmyndigheterna. Ett körkortsingripande skall dock anpassas till vad trafiksäkerheten kräver i det enskilda fallet. En helhetsbedömning av körkortshavaren som förare av körkortspliktiga fordon skall göras. En sådan bedömning skall ligga till grund t.ex. när spärrtiden bestäms eller när förutsättningarna för villkorlig återkallelse prövas.

Yrkesmässig trafik

KKL skall inte innehålla några bestämmelser som rör förutsättningarna att föra fordon i yrkesmässig trafik. Det innebär bl.a. att den särskilda behörigheten TAXI slopas. Vi föreslår i samråd med 1995 års yrkestrafikutredning att all reglering av den yrkesmässiga trafiken sker i yrkestrafiklagen.

Summary

There are about 5 million people in Sweden who hold driving licences. The rules which apply - how one obtains and loses such a licence - affect, therefore, the majority of the population. For this reason, the regulations ought to be as clear and easy to understand as possible.

The law relating to driving licences was enacted nearly twenty years ago and has been amended on numerous occasions since then. At the present time it is difficult for the individual citizen and for the authorities to form a clear idea of what applies in various respects from a reading of the wording of the statute in question. Another serious defect of the present regulations is that they have led to a lack of uniformity in the way in which the authorities responsible for handling driving licences apply these regulations.

Our proposals in this final report have as their starting point the assumption that the driving licence regulations must be simpler and clearer and must also promote uniformity of application. They must also be drawn up in such a way that the driver of a road vehicle is left in no doubt concerning the importance of complying with road safety requirements. To sum up, our proposals cover the following points:

Simplification of the structure of the law relating to driving licences

As far as the individual is concerned the most important rules are assembled in a new Driving Licence Act, which will contain provisions relating to the right to drive road vehicles of various kinds, to the preconditions to be met before a licence is issued and also to the grounds on which a driving licence is to be revoked or other action taken against the licence holder. The most important regulations concerning practice driving are also included in the new law instead of in the present Ordinance relating to Driving Licences.

Regulations which in the first place apply to the authorities are to be set out in a new Ordinance relating to Driving Licences. Many of the regulations in the present Ordinance are such that they could easily

be notified as stipulations from the central driving licence authority, the National Road Administration. For this reason there is no need to include them in the proposed new Ordinance.

The proposed new law and the new Ordinance ought to include only regulations which directly affect the right to obtain and hold a driving licence. For this reason, we suggest that the rules relating to driving instruction be moved to two new statutes - a law and an ordinance relating to schools of motoring.

Abolition of the permit requirement before a driving licence is issued

At the present time an applicant for a driving licence has to have prior permission before a licence is issued. This prior permission requires that the personal and medical circumstances of the applicant are such that he/she may be considered suitable as a driver of a vehicle for which a driving licence is needed. When such permission is obtained the applicant for a driving licence must pass a driving test before the licence is issued.

The detailed regulations to driving licence permission, especially in the present Ordinance, are one of the reasons why the enactments relating to driving licences are so difficult to comprehend and can give rise to the problems regarding application. Some determination of the suitability of the would-be driver is obviously necessary but it ought to be possible to achieve this in a much simpler way than at present. We suggest that the driving licence permission requirement be abolished and that the question of the applicant's suitability be decided instead in connection with the theoretical portion of the driving test. The final driving test must not be taken until the suitability of the applicant has been confirmed.

The proposal means that the issuing of driving licences will be adapted to the vast majority of applicants whose suitability as driving licence holders has not been questioned. The issuing of driving licences ought to require fewer resources and thus be less costly to society.

The present Ordinance states that anyone who wishes to undertake driving practice in a passenger car must have reached the age of 17 years and six months. However, if such practice driving takes place in a driving school or under the supervision of an approved instructor the minimum age is 16, though the practice driver must have driving licence permission.

As we suggest that the driving licence permission requirement be abolished it will be necessary to arrange for the control of private practice driving to be conducted in some other way. Our proposal is that all such practice driving must take place under the supervision of an approved instructor, regardless of the age of the person undertaking practice driving.

A new system for action with regard to driving licences

In addition to the situation that arises when the personal or medical circumstances of a licence holder render him/her unfit to drive a vehicle for which a driving licence is needed, the regulations currently in force with regard to action concerning driving licences state that a holder's licence is to be revoked if the holder is guilty of certain crime or offence. A simple infringement of a traffic regulation will in principle lead to the revocation of the holder's licence, just as it does when a serious offence, e.g. drunken driving, is involved. In certain cases, however, no action will be taken with regard to the driving licence if the offence is considered trivial. If special reasons exist a warning can replace revocation of the licence.

This system of penalties has in practice provided little scope for a more flexible approach designed to ensure that such actions are adapted to road safety requirements in the individual case and that the principle of proportionality is observed. Also, the system does not promote uniformity of implementation, since in situations which in other respects are similar the same offence can in one case result in a driving licence being revoked, in a second case in a warning only, while in a third case the offence might be considered trivial.

We recommend that the system of sanctions is graded so that where traffic offences and misdemeanors are concerned a clear line is drawn between infringements which are the most serious from the road safety points of view and which without exception would seem to be due to conscious risk-taking, and those which can often be due to a temporary oversight. In the first group revocation of the driving licence will be the obligatory consequence, while in the second group a warning will be issued, though only for a first offence. Unsuitability as a driver because of personal or medical circumstances must always lead to a licence being revoked.

Among the offences which lead to a licence being revoked are reckless driving, drunken driving with an alcohol concentration of at

least 0.3 per thousand in the blood or 0.15 milligram per litre in exhaled air, serious cases of hit-and-run driving and speeding.

The increased severity of the punishment for the most serious offences implied by the proposal ought to be reflected by the period of time that is to pass before a new driving licence can be issued - the disqualification period. We recommend that this period of time be not less than six months and not more than five years compared with the present periods of one month and three years respectively. However, in serious cases of gross negligence in traffic or drunken driving the minimum disqualification period will be one year and six months. Anyone whose licence has been revoked will be able to have a new licence issued after the expiry of the disqualification period provided he/she is deemed suitable and passes a driving test.

Since a warning will not be possible in respect of these serious offences it could happen that the punishment in some individual case is disproportionately severe. If there is good reason to assume that the driving licence holder will not constitute a continued danger in traffic his/her driving licence will be revoked conditionally, provided that such a measure does not militate against respect for the rules of the road and current road safety requirements. A conditional revocation of a driving licence will last for five years but any new offence during that period will result in the driver losing his/her licence.

As is the case at the present time a driving licence can be revoked temporarily for a certain period of time pending a final decision with regard to revocation. If it is likely that the licence will be revoked it must be lodged with the police authority. A driving licence that has been revoked temporarily will be returned to the holder after the expiry of the period during which the decision was in force, provided that the licence holder has passed an approved driving test.

Among the traffic offences which lead to a warning for a first offender are what are known as the typically dangerous offences, that is to say, exceeding the speed limit by a margin that is neither very large nor very small, driving through a red light, failing to comply with the obligation to stop or give way and overtaking on a pedestrian crossing, as well as driving with alcohol concentrations of less than 0.3 per thousand in the blood and less than 0.15 milligram per litre in exhaled air. A breach of any other rule of the road, such as overtaking in spite of oncoming traffic or driving too close to a vehicle in front will result in a warning only if a dangerous situation has or could have developed. Otherwise the penalty for such an offence and the entry of the offender's name in the police records

ought to be sufficient to ensure that the driving licence holder is made aware of the importance of complying with the rules of the road.

The system of penalties recommended means that if an offence that would normally lead to a warning is judged to be reckless driving then the holder's licence will be revoked. A repeat offence within three years after a warning will also result in the licence being revoked, possibly conditionally.

The differentiation between situations which lead to licence revocation and those which lead to a warning only should result in a simpler and more uniform implementation of the rules by the authorities which issue driving licences. Action taken with respect to a driving licence should, however, take into account traffic safety requirements in the individual case. An overall assessment is to be made of the driving licence holder as the driver of vehicle for which a licence is needed, and it is on the basis of this assessment that a decision is taken, for example, to fix the disqualification period or when the requirements with regard to conditional revocation are being reviewed.

Commercial vehicular traffic

The new statute will not contain any regulations which touch on the requirements relating to the driving of commercial road vehicles. This means, *inter alia*, that the special Taxi qualification requirement is abolished. In consultation with the Committee of Enquiry into Commercial Road Traffic we suggest that all regulation of commercial road traffic be contained in the Commercial Road Vehicles Act.

Författningsförslag

Förslag till körkortslag

Härigenom föreskrivs följande

1 kap. Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap samt behörighetshandlingar som ger sådan rätt (*körkort och traktorkort*).

2 kap. Förarbehörighet

1 § Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får föras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet.

2 § Traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap klass II får föras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om körningen på väg inte avser en kortare sträcka för färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

3 § Terrängskoter för föras endast av den som har fyllt 16 år.

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

5 § Bestämmelserna i 1 - 4 §§ gäller inte vid färd med fordon inom inhägnat järnvägs-, fabriks-, eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område.

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

3 kap. Behörighetshandlingarna

Körkort

1 § Förarbehörighet enligt 2 kap. 1 § anges i körkort med beteckningarna

- A – för motorcykel
- A1 – för lätt motorcykel
- B – för personbil med totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn och motorredskap klass I
- C – för tung lastbil, personbil med totalvikt över 3,5 ton och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
- D – för buss och ett till buss kopplat lätt släpfordon
- E – för släpfordon, oavsett vikt och antal

2 § Behörigheten A ger rätt att föra motorcykel med en högre effekt än 25 kilowatt eller ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram endast om körkortshavaren har

1. innehaft körkort med behörigheten A under minst två år eller
2. har fyllt 21 år och godkänts i körprov på sådan motorcykel.

3 § Körkort med behörigheten CE eller DE ger även behörigheten BE.

4 § Körkort med behörigheten CE ger även behörigheten DE, om körkortshavaren har behörigheten D.

5 § Den som för ett fordon som avses i 2 kap. 1 § skall ha med sig körkortet och på tillsägelse visa upp kortet för bilinspektör eller polisman.

Körkortets giltighet

6 § Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas.

7 § Behörigheten C, CE, D eller DE gäller till och med det år då körkortshavaren fyller 65 år och därefter för perioder om högst fem år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att inneha sådan behörighet är uppfyllda.

8 § Ett körkort gäller inte om

1. det inte förnyas efter föreläggande,

2. det är omhändertaget enligt 5 kap 15 §,
3. det har bytts ut mot ett utländskt körkort,
4. innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och inte efter anmaning anger vilket av körkortet som skall behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet skall behållas, eller
5. körkortshavaren begär att det skall upphöra att gälla.

Ogiltighet enligt första stycket 5 får begränsas till att avse viss behörighet.

Förnyelse av körkort

9 § Ett körkort skall förnyas efter tio år från den dag då körkortet utfärdades och därefter för perioder om tio år. Förnyelse skall också ske, om körkortet förstörts eller förkommit eller om någon uppgift i körkortet har ändrats.

Förutsättningar för att utfärda körkort

10 § Körkort får utfärdas för den som varit folkbokförd i Sverige under minst 185 dagar eller studerat här i minst sex månader och som har fyllt

- 16 år för behörigheten A1,
- 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
- 21 år för behörigheten D

Körkort får dock inte utfärdas för den som innehar ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

11 § Körkort får utfärdas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Prövningen av de personliga förhållandena skall avse att sökanden inte är opålitlig i nykterhetshänseende och att denne i övrigt kan antas såsom förare av körkortspliktigt fordon komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

Prövningen av de medicinska förhållandena skall avse att sökanden har tillfredsställande syn för att föra fordon av det slag ansökningen avser och att denne i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

12 § Den som söker eller innehar körkort är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning, som behövs för den prövning som avses i 10 § andra och tredje styckena eller annars i denna lag.

13 § Körkort får utfärdas, när sökanden har avlagt ett godkänt förarprov. Sådant prov består av ett kunskapsprov och ett körprov.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 10 och 11 §§.

14 § Sökanden skall godkännas i förarprovet, om provet visar att han eller hon har de kunskaper och den förmåga som från trafiksäkerhetssynpunkt bör ställas på förare av körkortspliktigt fordon.

15 § Körkort med behörigheten C eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten B eller inom de senaste tre åren har haft körkort med behörigheten C eller D.

16 § Körkort med behörigheten BE, CE och DE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet eller inom de senaste tre åren har haft körkort med sådan behörighet.

17 § Den som avser att ansöka om körkort får begära besked (*förhandsbesked*) om det finns hinder mot att utfärda körkort med hänsyn till hans eller hennes personliga eller medicinska förhållanden.

18 § När ett körkort utfärdas, får föreskrivas de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortet har utfärdats.

19 § Om hinder finns mot att utfärda körkort på grund av sökandens personliga förhållanden, skall bestämmas den tid, lägst sex månader och högst fem år, före vars utgång körkort inte får utfärdas (*spärrtid*).

Traktorkort

20 § Traktorkort får utfärdas för den som

1. har fyllt 16 år eller, om det föreligger särskilda skäl, 15 år,
2. med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av traktor och som

3. genom godkänt kunskapsprov visat sig uppfylla de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt.

21 § Bestämmelserna i 6 §, 8 § 2 och 5 samt 11, 12, 14, 17 - 19 §§ gäller i tillämpliga delar även traktorkort.

4 kap. Övningskörning

1 § Den som för att få körkort vill öva sig i att föra bil eller motorcykel får föra sådant fordon vid övningskörning under de förutsättningar som anges i 2 - 5 §§. Övningskörning får dock inte ske medan spärrtid enligt 3 kap. 19 § eller 5 kap. 11 § löper.

2 § Den som övningskör skall, om annat inte följer av 3 §, ha fyllt

1. 16 år för körning med lätt motorcykel eller med personbil utan tillkopplat tungt släpfordon,

2. 17 år och 6 månader för körning med annan motorcykel än sådan som avses i 3 kap. 2 § eller med lastbil utan tillkopplat tungt släpfordon,

3. 18 år för körning med personbil eller lätt lastbil med tillkopplat tungt släpfordon eller med tung lastbil,

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 3 kap. 2 § eller med buss.

3 § Den som har fyllt 17 år och 6 månader får övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som avses i 3 kap. 2 § under förutsättning att den som har uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna.

4 § Övningskörning med sådant fordon eller fordonståg som kräver behörigheten C, D eller E får ske endast om den som övningskör har körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

5 § Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att föra fordon av det slag som övningskörningen avser. Sådan uppsikt får utövas endast av

1. den som fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för fordon av det slag körningen avser, om övningskörningen sker i gymnasieskola eller komvux eller inom polisväsendet eller Försvarsmakten,

2. utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

3. den som godkänts som handledare, om övningskörningen sker i andra fall.

5 kap. Körkortsingripande

1 § Körkortsingripande syftar till att upprätthålla respekten för trafikreglerna och för trafiksäkerhetens krav.

Ett körkortsingripande skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Därvid skall göras en helhetsbedömning av körkortshavaren som förare av körkortspliktigt fordon.

2 § Ett körkortsingripande sker genom återkallelse av körkortet eller varning.

Till grund för körkortsingripande med anledning av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

Med svensk dom jämföres vid tillämpningen av denna lag brottmålsdom eller annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

3 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller i tillämpliga delar även traktorkort.

Återkallelse av körkort

4 § Ett körkort skall återkallas, om körkortshavaren

1. har gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen om straff för vissa trafikbrott och alkoholkoncentrationen uppgått till minst 0,3 promille i blodet eller 0,15 milligram per liter i utandningsluften eller till brott enligt 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), med sådan alkoholkoncentration,

3. har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § andra stycket eller till grovt rattfylleri enligt 4 a § lagen om straff för vissa trafikbrott eller till brott enligt 30 § andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen,

4. har gjort sig skyldig till grovt olovlig körning enligt 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott eller till brott mot 5 § andra stycket samma lag,

5. vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har grovt över-skridit högsta tillåtna hastighet,

6. till följd av annan brottslig gärning än sådan som avses i 1 - 5 eller med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt, kan antas komma att brista i respekten för trafikreglerna och inte visa hänsyn, ömdöme och ansvar i trafiken,

7. inom tre år efter ett körkortsingripande har begått en brottslig gärning som avses i 14 §.

5 § Ett körkort skall också återkallas, om körkortshavaren

1. på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet eller på grund av sina medicinska förhållanden inte kan anses lämplig att föra körkortspliktigt fordon,

2. inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

6 § I fall som avses i 5 § får återkallelsen begränsas till att avse viss behörighet.

Omfattar ett körkort behörigheten D får den behörigheten återkallas, om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han eller hon inte är lämplig att inneha körkort med sådan behörighet.

7 § En återkallelse enligt 4 § får ske villkorligt, om det med hänsyn till samtliga omständigheter finns särskild anledning att anta att körkortshavaren inte kommer att utgöra en fortsatt risk i trafiken och det inte motverkar den allmänna respekten för trafikreglerna och för trafiksäkerhetens krav.

8 § En villkorlig körkortsåterkallelse gäller i fem år från dagen för beslutet. Om körkortshavaren under denna tid inte iakttar skötsamhet i trafiken, får körkortsingripandet ändras till ovillkorlig återkallelse.

9 § Villkorlig körkortsåterkallelse får inte meddelas, om körkortshavaren vid tidpunkten för överträdelsen innehaft körkort mindre än två år.

10 § Om det på sannolika skäl kan antas att ett körkort kommer att återkallas enligt 4 § eller 5 § 1, skall utan hinder av bestämmelserna i 2 § andra och tredje styckena körkortet återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande.

Grundas beslutet på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid enligt 11 §.

Har frågan om återkallelse inte slutligt avgjorts när giltighetstiden för ett beslut om återkallelse tills vidare går ut, skall godkänt förarprov avläggas innan körkortet återställs.

Spärrtid m.m.

11 § Vid körkortsåterkallelse enligt 4 eller 8 § skall bestämmas den tid, lägst sex månader och högst fem år, före vars utgång ett nytt körkort inte får utfärdas (*spärrtid*). Om körkortet återkallas enligt 4 § 1 eller 4 § 3 och fråga är om grovt brott, skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år och sex månader.

12 § För den som har fått sitt körkort återkallat enligt 4 § eller 5 § 1 får nytt körkort utfärdas endast om det finns de förutsättningar som anges i 3 kap. 10 - 14 §§ i fråga om körkort eller 3 kap. 20 och 21 § i fråga om traktorkort.

Har körkortet återkallats enligt 5 § 2 därför att körkortshavaren inte gett in läkarintyg, får nytt körkort utfärdas när intyget getts in, om intyget visar att det inte finns något hinder mot körkortsinnehav.

13 § Om ett körkort varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får vid det slutliga avgörandet om återkallelse förordnas att ytterligare ingripande inte skall ske.

Varning

14 § En körkortshavare skall, om annat inte följer av 4 § 7 eller 8 §, meddelas varning, om körkortshavaren

1. har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,3 promille i blodet eller 0,15 milligram per liter i utandningsluften, eller till brott enligt 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) med sådan alkoholkoncentration,

2. har brutit mot 5 § första stycket lagen om straff för vissa trafikbrott,

3. vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn

a. har gjort sig skyldig till olovlig körning enligt 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott,

b. i annat fall än som avses i 4 § 5 har överskridit högsta tillåtna hastighet och överskridandet inte är obetydligt,

c. har kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan trafikregel så att fara uppkommit eller hade kunnat uppkomma,

4. genom upprepade förseelser har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av körkortspliktigt fordon eller spårvagn.

Omhändertagande av körkort m.m.

15 § Ett körkort skall tas om hand om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 4 § eller 5 § 1.

16 § Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.

Gemensamma bestämmelser

17 § Har någon ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan ett beslut om återkallelse, varning eller spärrtid har vunnit laga kraft, får återkallelsen eller varningen hävas eller spärrtiden sättas ned, om det finns synnerliga skäl.

6 kap. Utländska körkort

Giltighet i Sverige

1 § Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Även ett annat utländskt körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik, som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast i förening med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

2 § Ett utländskt körkort gäller inte i Sverige

1. om det är ogiltigt i den stat där det har utfärdats,
2. om det har bytts ut mot ett svenskt körkort,
3. om innehavaren också har ett svenskt körkort och detta är omhändertaget eller återkallat, eller
4. om körkortshavaren i fall som avses i 3 kap. 8 § 4 har förklarat att han eller hon vill behålla det svenska körkortet.

Är körkortet utfärdat i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), gäller körkortet inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år.

Körkortet blir inte ogiltigt enligt andra stycket under den tid en ansökan om utbyte enligt 7 § prövas.

3 § Ett utländskt körkort medför inte rätt att föra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Det medför inte heller rätt för annan än medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att

1. föra svenskregistrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik eller
2. föra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Körkortsingripande mot ett utländskt körkort m.m.

4 § Om det föreligger någon sådan grund för körkortsingripande som avses i 5 kap., skall ett utländskt körkorts giltighet i Sverige prövas.

Vid prövningen tillämpas de bestämmelser som gäller vid ingripande mot körkort utfärdade i Sverige. Är innehavaren av det utländska körkortet folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar och är det utländska körkortet utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), gäller även bestämmelserna i 3 kap. 18 §.

5 § Är innehavaren av det utländska körkortet folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar och är det utländska körkortet utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), kan körkortet vid den prövning som avses i 4 § bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort och körkortsingripandet eller begränsningen i körkortets giltighet därefter riktas mot det svenska körkortet.

6 § Bestämmelserna i 1 - 5 §§ gäller också midlertidigt kørekort och turistkørekort utfärdade i Danmark, tillfälligt körkort utfärdat i Finland och midlertidigt kjøretillatelse meddelad i Norge.

Utbyte av utländska körkort

7 § Ett körkort som är utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar.

Utbyte av ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan får ske endast om körkortshavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 11 §.

8 § Vid beslut om utbyte av ett utländskt körkort gäller bestämmelserna i 3 kap. 18 §.

7 Kap. Förfarandet i körkortsärenden m.m.

1§ Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller i tillämpliga delar också traktorkort.

2 § Länsstyrelsen prövar ärenden enligt 3 kap. 8 § 1 och 5, 10 - 12 §§, 17 - 19 §§ och 20 § 1 och 2 samt ärenden om förlängd giltighet av behörigheterna C, CE, D eller DE enligt 3 kap. 7 §.

Länsstyrelsen prövar också ärenden om godkännande av handledare enligt 4 kap. 5 § 3, körkortsingripande och giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort samt de andra ärenden om körkort som regeringen föreskriver.

3 § Vägverket beslutar om utfärdande av körkort.

4 § Omhändertagande av körkort enligt 5 kap. 15 § beslutas av polismyndighet eller åklagare.

5 § Länsstyrelsen får utfärda preliminärt beslut om körkortsingripande för godkännande inom viss tid, om det med hänsyn till de omständigheter och uppgifter som föreligger i ärendet finns grundad anledning att anta att körkortshavaren är beredd att godta ett beslut om körkortsingripande.

Har preliminärt beslut utfärdats, får ärendet inte tas upp på nytt förrän tiden för godkännande har gått ut. Godkännande som sker efter det att ärendet tagits upp på nytt är utan verkan.

Ett godkänt preliminärt beslut gäller som beslut som har vunnit laga kraft.

Verkställighet av beslut m.m.

6 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat anges.

Ett beslut om körkortsingripande skall delges den som beslutet rör.

7 § Spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delges körkortshavaren eller när denne överlämnar körkortet till Vägverket eller polismyndighet. Har beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av körkortet eller ett beslut om återkallelse tills vidare, räknas spärrtiden från det först delgivna beslutet.

Spärrtiden löper i andra fall till den dag som anges i beslutet.

8 § Har ett beslut meddelats om körkortsåterkallelse eller omhändertagande av körkort, skall körkortshavaren efter anmaning överlämna körkortet till Vägverket eller polismyndighet. Om nytt körkort har utfärdats för körkortshavaren eller om körkortet skall förnyas i annat fall än som avses i 3 kap. 9 § första mening, gäller motsvarande skyldighet i fråga om det äldre körkortet.

Ett körkort som inte överlämnats enligt första stycket, får tas om hand av polisman för verkställighet av beslutet.

8 kap. Överklagande

1 § Länsstyrelsens beslut enligt 7 kap. 2 § får, om inte annat följer av tredje stycket eller 3 §, överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Länsstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Länsstyrelsens beslut i ett ärende om godkännande som handledare enligt 4 kap. 5 § 3, får överklagas till Vägverket.

2 § Vägverkets beslut i ett ärende om godkännande som handledare och om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort får inte överklagas.

3 § Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

En anmaning enligt 3 kap. 8 § 4 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 15 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

4 § Om allmän förvaltningsdomstols beslut överklagas av länsstyrelsen, skall överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

9 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som för terrängskoter innan han eller hon har fyllt 16 år döms till böter.

2 § Förs moped eller terrängskoter av barn som inte har fyllt 15 år, döms den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommit på honom eller henne för att hindra förseelsen. Till samma straff döms även den som i annat fall uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter barn som inte har fyllt 15 år att föra moped eller terrängskoter.

3 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 5 § döms till penningböter.

Till straff skall inte dömas,

1. om körkortet skall förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan om att det förstörts eller förkommit,
2. om återkallelse av körkortet har begränsats på sätt som anges i 5 kap. 6 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelsen slutligt har avgjorts,
3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

4 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att inom fem dagar efter anmaning överlämna ett körkort eller ett traktorkort till Vägverket eller polismyndighet enligt 7 kap. 8 § döms till penningböter.

5 § Om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1 - 4 §§ för fordon i strid mot denna lag finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

10 kap. Bemyndiganden m.m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller om sådan registrering som behövs för tillämpningen av lagen.

Regeringen får överlämna till postbefordringsföretag att medverka vid utlämnande av körkort.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från denna lag.

2 § Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att denne av medicinska skäl är olämplig att inneha körkort, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren.

Bestämmelserna i första stycket gäller även i fråga om innehavare av traktorkort.

3 § I ärende enligt denna lag får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov eller att förnya körkortet.

1. Denna lag träder ikraft den då körkortslagen (1977:477)
upphör att gälla.

2. Den som vid ikraftträdandet har ett gällande körkortstillstånd skall anses uppfylla kraven i 3 kap. 11 §, om förarprov avläggs inom sex månader från ikraftträdandet.

3. Har en brottslig gärning som avses i 5 kap. 4 § begåtts före ikraftträdandet, gäller äldre föreskrifter om återkallelse av körkort.

4. Bestämmelserna i 5 kap. 14 § gäller även brottslig gärning som har begåtts före ikraftträdandet.

5. Den som vid ikraftträdandet har fyllt 17 år och 6 månader och har körkortstillstånd får övningsköra med personbil utan tillkopplat tungt släpfordon, även om övningskörningen inte sker under uppsikt av godkänd handledare.

Förslag till körkortsförordning

Härigenom föreskrivs följande

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § I denna förordning meddelas föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen (199x:000), föreskrifter om undantag från lagen och om den registrering som behövs för tillämpningen av lagen.

2 § Vägverket är central körkortsmyndighet.

Länsstyrelserna är regionala körkortsmyndigheter.

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

3 § I militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) och vägtrafikförordningen (1995:137) för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap finns bestämmelser om undantag från körkortslagen (199x:000) och denna förordning.

4 § Vid tillämpningen av körkortslagen (199x:000) och denna förordning har följande beteckningar nedan angiven betydelse

Beteckning

Betydelse

Lätt släpfordon

1. Släpfordon med totalvikt av högst 750 kilogram.
2. Släpfordon med totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att den inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton,

Tjänstevikt på terrängskoter eller lätt terrängvagn

Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användningen av tyngsta till fordonet hörande karosseri.

Övriga beteckningar har den betydelse som anges i 3 § fordonskungörelsen (1972:595).

Bestämmelserna i 4 § första och andra styckena och 5 § första stycket fordonskungörelsen gäller vid tillämpningen av körkortslagen och denna förordning.

5 § Frågor som enligt körkortslagen (199x:000) eller denna förordning skall prövas av en länsstyrelse handläggs av länsstyrelsen i det län där personen som frågan rör är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, av länsstyrelsen i det län där han eller hon vistas. Saknar personen bestämd vistelseort i Sverige, handläggs frågan av länsstyrelsen i det län där ingripandet eller en förseelsen har skett.

Visats någon i ett annat län än det där han eller hon är folkbokförd, får länsstyrelsen hänskjuta prövningen av en fråga till länsstyrelsen i det andra länet, om den som frågan rör begär det eller länsstyrelsen annars finner det lämpligt.

2 kap. Undantag från bestämmelserna om förarbehörighet

1 § Den som innehar körkort med behörigheten B får föra lastbil, släpfordon och buss, utan last eller passagerare, inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde. Detsamma gäller den som har fått ett körkort med sådan behörighet återkallat, om medgivande lämnats till det. Ett sådant medgivande gäller högst fem år.

2 § Polisman, som har körkort med behörigheten B, får i tjänsteutövning föra varje slag av körkortspliktigt fordon en kortare sträcka.

3 § Utan hinder av 2 kap. 1 § körkortslagen (199x:000) 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 kubikcentimeter och om den som har infört fordonet får föra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Särskilt förarbevis

4 § Har inkallelser skett enligt 27 § 2 mom. eller 28 § 1 mom. värnpliktslagen (1941:967) får den som har ett körkort med behörigheten B och har ett särskilt förarbevis köra det slag av fordon som anges i det särskilda förarbeviset.

Det särskilda förarbeviset skall vara utfärdat enligt formulär som överstyrelsen för civil beredskap fastställer. Styrelsen bestämmer också vilka som får utfärda beviset och vilka krav som skall ställas på innehavaren.

I övrigt skall bestämmelserna i körkortslagen (199x:000) och i denna förordning gälla även det särskilda förarbeviset.

3 kap. Behörighetshandlingarna

1 § På körkort skall ordet "körkort" på Europeiska gemenskapens övriga språk vara tryckta i rosa och utgöra kortets bakgrund.

Traktorkort skall innehålla uppgift om innehavarens fullständiga namn och personnummer samt meddelade föreskrifter, som har betydelse för rätten att föra fordonsslaget. Sådana föreskrifter får tas upp i en särskild handling.

Ansökningsförfarandet

2 § Ansökan om behörighetshandling skall göras skriftligen på en särskild blankett. Till ansökningen skall fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprovning. Avser ansökningen körkort med behörigheten C eller D skall i stället ett läkarintyg fogas till ansökningen. Intygen skall vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom tre månader före ansökningen.

Har sökanden de senaste fem åren före ansökningen fällts till ansvar för grovt rattfylleri, skall till ansökningen fogas ett särskilt utlåtande som styrker att sökanden i nykterhetshänseende uppfyller kraven i 3 kap. 11 § körkortslagen (199x:000).

Till en ansökan om körkort skall fogas handlingar som visar hur länge sökanden varit folkbokförd i Sverige eller hur länge sökanden har studerat här och ett intyg, i vilket sökanden på heder och samvete intygar, att han eller hon uppfyller de krav som anges i 3 kap. 10 § andra stycket körkortslagen.

3 § Vid en ansökan om förnyad giltighet av behörigheterna C eller D enligt 3 kap. 7 § körkortslagen (199x:000) gäller vad som sägs i 2 § första stycket om läkarintyg. En sådan ansökan får göras tidigast sex månader före det behörigheten upphör att gälla.

4 § Om sökanden begär ett besked enligt 3 kap. 17 § körkortslagen (199x:000) och provningen skall avse sökandens personliga förhållan-

den, behöver inte några handlingar enligt 2 § om sökandens medicinska förhållanden fogas till ansökningen.

5 § Om sökanden av behörighetshandling inte följer ett föreläggande att inom en viss tid ge in ett läkarintyg, skall ansökningen avvisas. Föreläggandet skall innehålla en upplysning om detta.

6 § Länsstyrelsen behöver inte utreda sökandens personliga förhållanden, om sökanden har körkort och ansökningen avser körkort med annan behörighet än D. Om länsstyrelsen annars finner att sökanden inte förekommer i Rikspolisstyrelsens polisregister, behöver någon ytterligare utredning om sökandens personliga förhållanden inte göras.

7 § Länsstyrelsen får vid handläggningen av en ansökan om behörighetshandling begära in ett yttrande av polismyndigheten. Ett sådant yttrande skall innehålla en redogörelse för de omständigheter som har betydelse för att bedöma sökandens lämplighet som innehavare av sådan behörighetshandling som ansökningen avser.

Förarprov

8 § Förarprov skall avläggas inför den som Vägverket har förordnat att förrätta förarprov.

Förlust av körkort m.m.

9 § Om en körkort förstörts eller förkommit skall innehavaren skriftligen anmäla detta till Vägverket.

10 § Har en innehavare av ett körkort anmält att kortet har förstörts eller förkommit och kommer det senare till rätta, skall innehavaren genast överlämna körkortet till Vägverket eller polismyndigheten.

11 § Vägverket skall underrätta den enskilde när ett körkort upphör att gälla enligt 3 kap. 9 § körkortslagen (199x:000) och tillställa denne ett underlag för förnyelse av körkort.

12 § Ett föreläggande eller anmaning enligt 3 kap. 8 § körkortslagen (199x:000) skall innehålla en upplysning om att körkortet blir ogiltigt, om föreläggandet eller anmaningen inte följs.

4 kap. Övningskörning

1 § Som handledare enligt 4 kap. 5 § 3 körkortslagen (199x:000) får godkännas endast den som har fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag körningen avser.

2 § Vid övningskörning med bil skall den som har uppsikt över körningen medfölja i bilen vid den körandes sida.

Vid övningskörning med motorcykel i gatutrafik och vid landsvägskörning skall den som har uppsikt över körningen medfölja som passagerare på fordonet eller själv föra motorcykel.

Vägverket får meddela särskilda föreskrifter om undantag från bestämmelserna i första och andra styckena för övningskörning som äger rum inom körgård och för övningskörning som sker i gymnasieskola, komvux, trafikskola eller inom Försvarsmakten eller polisväsendet.

3 § Vid övningskörning skall på lämpligt sätt anges att fordonet används för övningskörning.

4 § Den som har uppsikt över övningskörning som inte sker i gymnasieskola, komvux eller inom polisväsendet anses som förare vid sådan körning.

Om den som redan innehar behörighet avtalar med någon som driver trafikskola om övningskörning med fordon av det slag som omfattas av behörigheten, tillämpas första stycket på den som enligt avtalet skall ha uppsikt över körningen.

5 § En ansökan om godkännande som handledare skall göras skriftligen på en särskild blankett.

Ett godkännande som handledare avser övningskörning med en viss person. Ett godkännande upphör att gälla när förutsättningarna för godkännande inte längre föreligger och i annat fall när fem år har förflutit sedan godkännandet meddelades.

Ett beslut om godkännande som handledare skall medföras vid övningskörning.

6 § Bestämmelserna i körkortslagen (199x:000) och denna förordning om förutsättningar för att få utöva uppsikt över övningskörning gäller också den som har ett körkort som har utfärdats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och, om fråga är om godkännande som handledare enligt 4 kap. 5 § 3 körkortslagen, som är folkbokförd i Sverige.

5 kap. Körkortsingripande m.m.

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller i tillämpliga delar även traktorkort.

2 § Om det finns anledning att anta att en körkortshavare inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att inneha körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt utreda dennes lämplighet att inneha körkort.

Ett föreläggande om att inom viss tid komma in med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, skall innehålla en upplysning om att återkallelse kan ske enligt 5 kap. 5 § 2 körkortslagen (199x:000), om föreläggandet inte följs.

3 § När länsstyrelsen överväger ett ingripande, skall körkortshavaren underrättas om detta och föreläggas att svara inom viss tid vid påföljd att ärendet ändå kan komma att avgöras.

I underrättelsen skall länsstyrelsen ange de omständigheter som ligger till grund för övervägandet om ingripande och den eller de bestämmelser som är tillämpliga. Körkortshavaren skall upplysas om att han eller hon, för det fall körkortshavaren motsätter sig ett ingripande, bör ange skälen för det och de bevis som åberopas.

4 § En anmaning i samband med ett beslut om återkallelse att överlämna ett körkort till Vägverket eller polismyndighet får delges körkortshavaren genom stämmningsmannadelgivning. Handlingen skall i sådant fall överlämnas till den som utför delgivningen.

Preliminärt beslut om ingripande

5 § Ett preliminärt beslut om körkortsingripande skall ha skriftlig form. Bestämmelserna i 3 § skall därvid tillämpas på motsvarande sätt. Om körkortshavaren godkänner beslutet, skall han eller hon underteckna en förklaring om det och återsända handlingen till länsstyrelsen.

Omhändertagande

6 § Ett beslut om omhändertagande av körkort skall meddelas skyndsamt och delges innehavaren. Beslutet skall, tillsammans med uppgift om delgivning, föreliggande utredning och redogörelse för de skäl som har föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar sändas till den länsstyrelse som har att pröva frågan om ingripande. Delges beslutet

eller överlämnas körkortet senare, skall detta snarast meddelas länsstyrelsen.

Om ett körkort är omhändertaget, skall länsstyrelsen utan dröjsmål pröva om det skall återkallas eller återställas.

Ett omhändertaget körkort sänds till Vägverket.

6 Kap. Utländska körkort

1 § Bestämmelserna i 5 kap. om körkortsingripande m.m. gäller med de undantag och tillägg som föreskrivs i detta kapitel, också vid prövning av ett utländskt körkorts giltighet i Sverige.

2 § Ett utländskt körkort som är omhändertaget eller återkallat och inte har bytts ut mot ett svenskt enligt 6 kap. 5 § körkortslagen (199x:000) skall behållas av Vägverket längst intill den tidpunkt då körkortshavaren lämnar Sverige.

3 § Om ett körkort som är utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge har vägrats giltighet i Sverige eller om körkortshavaren har meddelats varning, skall länsstyrelsen underrätta den myndighet som har utfärdat körkortet om beslutet, när det har vunnit laga kraft. Har körkortet vägrats giltighet i Sverige, skall körkortet om möjligt bifogas underrättelsen.

Utbyte av utländskt körkort

4 § En ansökan om utbyte av ett utländskt körkort skall göras skriftligen. Till ansökningen skall fogas det utländska körkortet, ett personbevis som visar att sökanden är folkbokförd i Sverige och, om körkortet är utfärdat i Schweiz eller Japan, sådana handlingar som avses i 3 kap. 2 §.

Har ett körkort som är utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) förstörts eller förkommit, skall körkortshavaren skriftligen anmäla förlusten till Vägverket. Kommer körkortet senare till rätta skall körkortshavaren genast överlämna detta till Vägverket.

5 § Har ett körkort som är utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) bytts ut mot ett svenskt körkort, skall det utbytta körkortet överlämnas till körkortsmyndigheten i den stat som har utfärdat körkortet. Skälen för utbytet skall därvid anges.

7 Kap. Uppgiftsskyldighet

Allmän förvaltningsdomstol

1 § Domstol som prövar överklagande av ärenden som avses i 5 kap. eller 6 kap. 4 - 7 §§ körkortslagen (199x:000) skall utöver vad som följer av 31 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) tillställa länsstyrelsen en kopia av beslut där rätten har förordnat rörande saken i avvaktan på målets avgörande. Domstolen skall också underrätta länsstyrelsen om delgivning av beslut om återkallelse, beslut att ett utländskt körkort inte är giltigt i Sverige och varning.

Rikspolisstyrelsen

2 § Rikspolisstyrelsen skall, med de begränsningar som anges i 3 och 4 §§, underrätta Vägverket om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot varigenom innehavare av körkort eller traktorkort, innehavare av utländskt körkort, den som ansöker om behörighetshandling eller någon för vilken spärrtid beslutats men ännu inte löpt ut har funnits skyldig till

1. brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192), om brottet har begåtts vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn eller av maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana,
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 § 7 eller 74 § första stycket 3 vägtrafikkungörelsen (1972:603),
3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika,
4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,
5. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 11 § brottsbalken,
6. brott mot 4 kap. brottsbalken,
7. brott mot 6 kap. 1, 2 eller 3 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 12 §§ brottsbalken,
8. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,
9. brott mot 13 kap. brottsbalken,
10. brott mot 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken.

Rikspolisstyrelsen skall också underrätta Vägverket om dom, beslut eller föreläggande som har föranlett underrättelse till Vägverket har ändrats, upphävts eller undanröjts genom en dom eller ett beslut som har vunnit laga kraft.

Första och andra styckena gäller även i fråga om beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

3 § Underrättelse enligt 2 § skall inte lämnas beträffande brott som har föranlett penningböter med sammanlagt högst 800 kronor under de senaste fem åren. Dock skall underrättelse alltid lämnas om något av brotten avser överträdelse av 27 eller 45 - 51 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603).

I fråga om brott som avses under 2 § 5 - 10 skall underrättelse lämnas endast om annan påföljd än böter har dömts ut, eller, om fråga är om åtalsunderlåtelse, brottet enligt åklagarens bedömning skulle ha lett till annan påföljd än böter.

4 § Underrättelse om dom eller beslut som får överklagas skall lämnas först efter det att Rikspolisstyrelsen har fått besked om avgörandet har vunnit laga kraft eller överklagats.

Beträffande innehavare av utländskt körkort skall underrättelse lämnas endast om innehavaren är folkbokförd i Sverige.

5 § Underrättelse enligt 2 § skall lämnas om Vägverket begär det. Förekommer ingen uppgift som skall föranleda sådan underrättelse skall besked om det lämnas.

Allmän domstol

6 § Domstol skall med de begränsningar som följer av 3 § andra stycket omedelbart sända en kopia av domen eller beslutet till länsstyrelsen i fall som avses i 2 § första stycket 1 och 3 - 10.

Har någon åtalats för brott som avses i 2 § och har beslut meddelats om återkallelse tills vidare eller omhändertagande av körkort, skall tingsrätten, om åtalet läggs ned eller rätten frikänner den tilltalade, omedelbart underrätta länsstyrelsen om det. Har det efter återkallelse eller omhändertagande av körkort beslutats att förundersökning skall läggas ned eller att åtal inte skall väckas, skall den som meddelat beslutet omedelbart underrätta länsstyrelsen om det.

Vägverket

7 § När Vägverket mottar en underrättelse eller ett besked enligt 5 § från Rikspolisstyrelsen skall verket framställa ett registerblad. På registerbladet skall anges de i underrättelsen och i körkortsregistret upptagna registeruppgifterna. Registerbladet skall sändas till den länsstyrelse underrättelsen angår.

Ett registerblad skall också sändas till den enskilde själv, utom i de fall då länsstyrelsen har beställt registerblad.

Polismyndighet

8 § Om en polismyndighet finner anledning att anta att en innehavare av körkort eller traktorkort, innehavare av utländskt körkort, den som ansöker om behörighetshandling eller någon för vilken spärrtid beslutats men ännu inte löpt ut inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få körkort eller traktorkort, skall myndigheten anmäla detta till länsstyrelsen. Detsamma gäller om det kommer fram att en körkortshavare har ett eller flera körkort utfärdade av stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

När någon har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m. m. skall polismyndigheten anmäla detta till Vägverket.

8 Kap. Körkortsregistret

1 § Körkortsregistret förs av Vägverket genom automatisk databehandling.

I fråga om uppgifter om brott enligt 7 kap. 2 § förs dock körkortsregistret av Rikspolisstyrelsen i enlighet med 21 § kungörelsen (1970:517) om rättsväsendets informationssystem och de bestämmelser som gäller för registerföring enligt denna förordning.

2 § I körkortsregistret skall följande uppgifter föras in.

Uppgift	Myndighet som svarar för att uppgift förs in i registret. Särskilda föreskrifter
---------	--

Identitetsuppgifter

Fullständigt namn, personnummer, födelseland och adress för den som avses med registreringen

Vägverket eller, i fråga om uppgifter som länsstyrelse har tagit emot, länsstyrelsen. Som adress anges bostads- eller postadressen eller, om särskilda skäl föreligger för det, annan adress i landet. Vägverket får föra in identitetsuppgifter utan samband med annan registrering om det behövs för att underlätta handläggningen av körkortsärenden .

Körkortsuppgifter

Begäran om förhandsbesked och ansökan om körkort eller traktorkort

Länsstyrelsen. Uppgiften behöver inte föras in om den inte behövs för ärendets handläggning

Beslut i anledning av begäran om förhandsbesked eller ansökan om körkort eller traktorkort

Länsstyrelsen

Godkännande som handledare för övningskörning

Länsstyrelsen. Antecknas även för den som skall övningsköra under handledarskapet

Körkortsbehörighet

Vägverket

Sökanden skall avlägga förarprov hos Vägverket

Länsstyrelsen

Gymnasieskola, komvux eller organisation inom Försvarsmakten, där sökande av körkort avlägger förarprov	Länsstyrelsen
Dag för godkänt förarprov och utfärdande av körkort eller traktorkort	Vägverket
Innehav av utländskt körkort, den stat som har utfärdat körkortet, utfärdandedag och körkortsnummer eller motsvarande	Vägverket, om uppgiften lämnas i samband med underrättelse enligt 7 kap. 2 §, och länsstyrelsen, om uppgiften lämnas i underrättelse enligt 7 kap. 1 §, i en ansökan om utbyte av körkort eller i en ansökan om förarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1988:263)
Ansökan om utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt	Länsstyrelsen
Beslut som rör utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt	Länsstyrelsen. Om utbytta körkortet tidigare varit föremål för utbyte skall uppgift om det land som ursprungligen utfärdat körkortet antecknas
Dag då förnyelse av körkort skall ske enligt 3 kap. 9 § körkortslagen (199x:000)	Vägverket
Beslut i anledning av förnyelse av körkort	Vägverket
Föreläggande om att ansöka om förnyelse av körkort	Länsstyrelsen
Särskilt villkor i fråga om innehavare av körkort eller traktorkort	Länsstyrelsen

Ogiltighet enligt 3 kap. 8 § 1, 3 och 4 körkortslagen	Länsstyrelsen
Ogiltighet enligt 3 kap. 8 § 5 körkorts- lagen	Länsstyrelsen
Beslut om förlängd giltighetstid för kör- kortsbehörigheterna C eller D	Länsstyrelsen
Dag då körkorts- behörigheterna C eller D upphöra att gälla	Vägverket, eller om giltighetstiden förlängts, länsstyrelsen
Körkortsingripande övervägs	Länsstyrelsen. Uppgiften skall gallras ut när ärendet är slutligt avgjort
Preliminärt beslut om körkortsingripande	Länsstyrelsen. Uppgiften skall gallras när ärendet är slutligt avgjort
Överflyttning av ären- de till annan länssty- relse	Den länsstyrelse som översänder ärendet. Uppgiften skall gallras ut när ärendet är slut- ligt avgjort
Återkallelse eller vill- korlig återkallelse av körkort eller traktor- kort eller förordnan- den enligt 5 kap. 13 § körkortslagen	Länsstyrelsen
Beslut att ett utländskt körkort inte är giltigt i Sverige	Länsstyrelsen
Spärrtid	Länsstyrelsen
Medgivande enligt 2 kap. 1 §	Länsstyrelsen. Uppgiften skall gallras ut när giltighetstiden för medgivandet har gått ut

Varning enligt 5 kap.
14 § körkortslagen
eller omhändertagande
enligt 5 kap. 15 §
körkortslagen

Länsstyrelsen

Delgivning av sådant
beslut om körkortsin-
gripande, som skall
föras in i registret

Länsstyrelsen

Överlämnande av be-
hörighetshandling

Vägverket

Anmälan om att en
behörighetshandling
förstörts eller förlorats

Vägverket

Innehav av ett certifi-
kat som avses i 4 kap.
3 och 19 §§ eller
6 kap. 15 § luftfarts-
lagen (1957:297) eller
av elevtillstånd som
avses i 4 kap. 5 §
samma lag

Vägverket

Innehav av intyg om
förarutbildning för
transport av farligt
gods enligt lagen
(1982:821) om trans-
port av farligt gods,
och uppgifter som rör
ett sådant intyg

Vägverket

Innehav av bevis om yrkeskompetens enligt 10 § förordningen (1993:184) om kör- och vilotider samt färdskrivare, 3 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter eller 7 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Vägverket

Belastningsuppgifter

Uppgift om brott enligt 7 kap. 2 §

Rikspolisstyrelsen

Anmälan enligt 7 kap. 8 § första stycket

Länsstyrelsen

Anmälan enligt 7 kap. 8 § andra stycket

Vägverket

Utländsk dom eller annat likvärdigt avgörande som avses i 5 kap. 2 § tredje stycket körkortslagen

Länsstyrelsen

Anmälan enligt 10 kap. 2 § körkortslagen

Länsstyrelsen

Uppgift att ett registerblad har framställts

Vägverket. Registerblad som har framställts på grund av underrättelse enligt 7 kap. 2 § andra stycket skall antecknas i registret endast under de förutsättningar som gäller enligt 7 kap. 3 § andra stycket och 4 § jämförd med 7 kap. 2 § andra stycket. Skall registerbladet inte antecknas, skall uppgiften om det tidigare registerbladet inte heller finnas kvar i registret

Återkallelsegrund

Länsstyrelsen

Övrigt

Vägverket

Referensnummer

3 § Uppgifter i körkortsregistret om någon som inte är innehavare av körkort, traktorkort eller certifikat som avses i 2 § skall bevaras i registret under fem år från det att den senaste uppgiften fördes in i registret eller, i fråga om uppgift om brott, under fem år från dagen för den dom eller motsvarande som har föranlett registreringen. Om uppgiften gäller en anmälan enligt 7 kap. 8 § andra stycket får den dock bevaras i högst två år från det att den fördes in i registret. När någon som finns registrerad har avlidit, skall uppgifterna om honom utgå snarast.

Uppgifter i körkortsregistret att registerblad har framställts skall gallras ut när fem år har förflutit från dagen för den dom eller motsvarande som har föranlett registreringen. Detsamma gäller uppgifter om utländska avgöranden som avses i 5 kap. 2 § tredje stycket körkortslagen (199x:000).

4 § Begäran om utdrag av körkortsregistret görs hos Rikspolisstyrelsen om belastningsuppgifter som avser brott skall tas med i utdraget. I annat fall görs begäran om utdrag hos länsstyrelse. Har utdraget begärts av den enskilde själv gäller inte den i 7 kap. 3 § första stycket angivna begränsningen. I utdraget får belastningsuppgifter tas med endast om utdraget har begärts av den enskilde själv eller av

1. Justitiekanslern, Riksdagens ombudsmän, departement, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Vägverket, Luftfartsinspektionen inom Luftfartsverkets centralförvaltning, allmän domstol, allmän förvaltningsdomstol, allmän åklagare, polismyndighet, övervakningsnämnd, frivårdsmyndighet, länsstyrelse,

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

I utdraget av körkortsregistret skall inte tas med uppgifter som rör återkallelse, beslut att ett utländskt körkort inte är giltigt i Sverige, beslut om utbyte av utländskt körkort med stöd av 6 kap. 5 § körkortslagen (199x:000), spärrtid, omhändertagande, varning eller anmälningar enligt 7 kap. 8 § sedan fem år har förflutit från beslutet eller anmälningen. Denna begränsning gäller inte om för ett särskilt fall fullständiga uppgifter har begärts av Justitiekanslern, Riksdagens ombudsmän, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Vägverket eller av den enskilde själv.

En myndighet som anges i första stycket 1 och som genom terminal är ansluten till Vägverkets datamaskinanläggning skall, med den begränsning i fråga om uppgifter om brott som följer av 7 kap. 3 § första stycket, genom terminalen kunna få besked om någon belastningsuppgift finns eller inte.

5 § En myndighet som handlägger ett körkortsärende och i ärendet inhämtar yttrande från en annan myndighet får lämna denna sådana belastningsuppgifter som behövs för att yttrandet skall kunna avges.

Frivårdsmyndigheter får lämna belastningsuppgifter till Kriminalvårdsstyrelsen, kriminalvårdsdirektör, särskild personutredare eller övervakare, om det behövs för prövning av frågor om behandling eller för tillsyn av verksamheten inom kriminalvården.

Misstänker den som i tjänsten har tagit befattning med uppgifter som enligt denna förordning har lämnats ut från körkortsregistret att uppgifterna är oriktiga, skall det genast anmälas till Vägverket.

9 Kap. Bemyndiganden m.m.

1 § Ytterligare föreskrifter om medicinska krav för innehav av behörighet och föreskrifter för tillämpningen av 3 kap. 12 § och 10 kap. 2 § körkortslagen (199x:000) beslutas av Vägverket efter samråd med Socialstyrelsen. Verket beslutar efter samråd med styrelsen även föreskrifter om sådan synprövning och läkarundersökning som skall ligga till grund för intyg enligt 3 kap. 2 §.

2 § Föreskrifter om länsstyrelses inhämtande av uppgifter ur register som sägs i 3 kap. 6 § och om polismyndighets yttrande enligt 7 § samma kapitel beslutas av Rikspolisstyrelsen efter samråd med Vägverket. Styrelsen beslutar också efter samråd med verket

föreskrifter om omhändertagande av körkort enligt 5 kap. 15 § körkortslagen (199x:000).

3 § Posten Aktiebolag får utföra identitetsprovning och även i övrigt medverka i samband med utlämnande av körkort. Föreskrifter om sådan medverkan meddelas av Vägverket efter samråd med Posten Aktiebolag och Rikspolisstyrelsen.

4 § I förordningen (199x:000) om trafikskolor finns bestämmelser om förarutbildning i trafikskolor.

Föreskrifter om förarutbildning i gymnasieskolan och komvux beslutas av Statens skolverk efter samråd med Vägverket.

Föreskrifter om förarutbildning i andra fall och om förarprov beslutas av Vägverket.

5 § En handling som är avsedd att företes i andra länder och som visar att innehavaren är behörig att föra bil, motorcykel eller terrängvagn (*internationellt körkort*) får utfärdas endast för den som har ett gällande svenskt körkort. Ett här utfärdat internationellt körkort gäller inte för färd i Sverige, Danmark, Finland och Norge.

Internationella körkort får utfärdas av Försvarets motorklubb, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, OK Marknadsservice aktiebolag, Svenska turistföreningen, Sveriges motorcyklisters centralorganisation och Caravan Club of Sweden.

6 § I andra fall än som sägs i 1 - 5 §§ beslutas ytterligare föreskrifter för verkställigheten av körkortslagen (1977:477) och denna förordning av Vägverket. I frågor som avses i 7 kap. 2 - 5, 7 §§ och 8 kap. 1, 3 - 5 §§ skall Vägverket samråda med Rikspolisstyrelsen.

Vägverket utfärdar ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkortet och körkortets utseende.

7 § Blanketter, såsom för hälsodeklaration, intyg om synprovning och läkarintyg, tillhandahålls av Vägverket.

8 § Länsstyrelsen prövar frågor om medgivande enligt 2 kap. 1 §.

Länsstyrelsen prövar också frågor om undantag i visst fall från 2 kap 2 - 4 §§, 3 kap. 10 §, 14 § andra stycket, 20 § 1 eller 4 kap. 2 - 4 samt 5 § 1 eller 2 körkortslagen (199x:000) eller från ålderskravet för innehav av körkort med behörigheten A, B och BE i 3 kap.

10 § körkortslagen. Detsamma gäller om undantag i visst fall från 4 kap. 1 och 2 § samt 5 § tredje stycket denna förordning.

Undantag enligt andra stycket får medges om det finns synnerliga skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

9 § Länsstyrelsen får meddela undantag från bestämmelserna om giltighet av ett utländskt körkort och medge ett utbyte av sådant körkort i större utsträckning än vad som följer av 6 kap. 7 § körkortslagen (199x:000), om det finns särskilda skäl och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

10 § Frågor om undantag i visst fall från bestämmelserna i 3 kap. 11 eller 20 § körkortslagen (199x:000) om medicinska förhållanden eller från föreskrifter som har beslutats med stöd av 1 § prövas av Vägverket. Om det är påkallat av särskilda skäl skall verket samråda med Socialstyrelsen.

11 §§ Om länsstyrelsen finner anledning anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

12 § Vägverket skall bistå länsstyrelserna i frågor som avses i 7 kap. 2 § körkortslagen (199x:000).

10 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift vid ansökan eller anmälan enligt denna förordning döms till penningböter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken.

2 § Om ett fordon uppsåtligen eller av oaktsamhet används vid övningskörning utan att detta anges i enlighet med bestämmelserna i 4 kap. 3 §, skall den som har uppsikt över körningen dömas till penningböter.

11 kap. Överklagande m.m.

1 § Länsstyrelsens beslut enligt denna förordning får överklagas hos Vägverket.

Vägverkets beslut i ett dit överklagat ärende får inte överklagas. Andra beslut av Vägverket än sådana som avses i 8 kap. 2 § körkortslagen (199x:000) får överklagas till regeringen.

Avgifter

2 § Avgift tas ut för prövning av ansökan enligt körkortslagen eller denna förordning i de fall som framgår av andra stycket. Är särskilt föreskrivet om avgift gäller i stället de föreskrifterna.

För ansökningsavgiftens storlek m.m. gäller bestämmelserna i 9 - 14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid följande avgiftsklasser tillämpas:

<i>Ärendeslag</i>	<i>Avgiftsklass</i>
Undantag enligt 9 kap. 8 och 9 § denna förordning	2

Denna förordning träder i kraft den _____ då körkorts-
förordningen (1977:722) upphör att gälla.

Förslag till lag om trafikskolor

Härigenom föreskrivs följande

1 § Med trafikskola avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet.

2 § Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Vägverket.

Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till vederhäftighet och andra omständigheter bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt, att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

3 § Vid trafikskola skall finnas en godkänd trafikskolechef, som svarar för att skolan drivs på sätt som sägs i 2 §, och en eller flera godkända utbildningsledare, som är ansvariga för utbildningsarbetet.

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

4 § Endast den som har fyllt 21 år och sedan minst tre år har körkort för det slag av fordon som utbildningen avser får godkännas som utbildningsledare eller trafiklärare. Godkännande som trafiklärare kan begränsas till att avse utbildning på andra fordon än motorcyklar.

Godkännande som utbildningsledare eller trafiklärare enligt första stycket får avse även den som har körkort utfärdad i en annan stat inom Europeiska samarbetsområdet (EES).

5 § Vägverket får återkalla tillståndet att driva trafikskola, om

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

6 § Om Vägverket finner att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får verket återkalla godkännandet.

7 § 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 antas att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, får varning i stället meddelas.

8 § Vägverkets beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut om varning enligt 7 § får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

9 § Den som driver trafikskola utan tillstånd eller utan att följa de i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter döms till böter.

10 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor och om utbildningen vid sådana skolor.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till förordning om trafikskolor

Härigenom föreskrivs följande

1 § Frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare prövas av Vägverket. Verket utövar tillsyn över trafikskolor.

2 § Innan Vägverket meddelar tillstånd får verket inhämta yttrande av länsstyrelsen i det län där skolan skall drivas.

3 § Tillstånd skall förenas med de villkor och bestämmelser som behövs. Föranleder inte särskilda förhållanden annat, utfärdas tillståndet tills vidare.

4 § Intyg huruvida en sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som utbildningsledare eller trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens folkbokföringsort eller, om han inte är folkbokförd i landet, av polismyndigheten i den ort där han vistas.

5 § I trafikskola skall finnas de läromedel och det undervisningsmaterial i övrigt som behövs för den teoretiska undervisningen samt lokal som är lämplig för sådan undervisning.

6 § Undervisningen skall bedrivas enligt kursplaner som Vägverket fastställer. Undervisning får meddelas i en eller flera delar av kursplanen för elever som slutför sin utbildning utanför trafikskolan. För varje elev skall utbildningskort föras.

7 § Beslut om återkallelse av tillstånd eller godkännande eller varning delges den som avses med beslutet.

8 § Om en polismyndighet finner att ett tillstånd för trafikskola eller ett godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare bör återkallas, skall myndigheten anmäla detta till Vägverket.

9 § Blanketter för intyg enligt 4 § tillhandahålls av Rikspolisstyrelsen.

10 § Ytterligare föreskrifter om trafikskolor och om utbildning vid sådana skolor meddelas av Vägverket.

Denna förordning träder ikraft den

1 Inledning

1.1 Utredningsuppdraget

Utredarens direktiv (Dir. 1994:90) fogas som bilaga till betänkandet. Enligt tilläggsdirektiv (Dir 1995:155) skall utredaren i sitt slutbetänkande lämna förslag till förenkling av länsstyrelsernas hantering av körkortsfrågor.

Genom beslut den 28 mars 1996 har regeringen förlängt tiden för slutredovisning av uppdraget till den 1 juli 1996.

Regeringen har den 6 april 1995 till utredningen överlämnat en framställning från Vägverket med förslag till vissa ändringar i körkortsförordningen (1977:722). Den 20 juli 1995 överlämnade regeringen en framställning av Länsstyrelsen i Hallands län med förslag till utökade möjligheter att utfärda preliminärt beslut om körkortsingripande. En annan framställning av Länsstyrelsen i Hallands län om ändrade regler för avgift för ansökan om körkortstillstånd och utbyte av utländska körkort överlämnades den 7 september 1995. Regeringen har vidare den 28 september 1995 överlämnat Rikspolisstyrelsens rapport Asylsökandes bil- och körkortsinnehav m.m. (RPS Rapport 1995:6) för övervägande i den del den berör giltigheten i Sverige av utländska körkort utfärdade i stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Slutligen har regeringen den 25 januari 1996 överlämnat en skrivelse från Vägverket med förslag att utreda möjligheterna att förhindra att interimistiskt återkallade körkort återfås utan utvidgad lämplighetsprövning.

1.2 Utredningsarbetet

Utredningen har i delbetänkandet EG-anpassade körkortsregler (SOU 1995:48) redovisat sina förslag avseende införlivande med svensk rätt av Rådets direktiv 94/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EG-direktivet om körkort). Vidare har utredningen i delbetänkandet EU-mopeden; ålders- och behörighetskrav för två- och

trehjuliga motorfordon (SOU 1996:11) lämnat förslag till ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon.

I det fortsatta arbetet har utredningen haft att beakta de ändringar som skett i körkortslagstiftningen genom lagen (1996:320) om ändring i körkortslagen (1977:477) och förordningen (1996:321) om ändring i körkortsförordningen (1977:722). Utredningens förslag i betänkandet EU-mopeden hade enligt direktiven som utgångspunkt bl.a. att mopedkort skulle krävas för rätt att föra moped med en maximihastighet av 45 km/tim samt att behörighetsåldern skulle vara 16 år för sådan moped och 18 år för lätt motorcykel. Förslagen har emellertid inte lett till lagstiftning och det kan inte nu förutses om eller när så kommer att ske. Vid dessa förhållanden har utredning ansett det riktigast att i detta slutbetänkande bortse från förslagen. Utredningen har inte heller ansett sig böra beakta den ännu ej riksdagsbehandlade propositionen 1995/96:226 om hållbar utveckling i landets fjällområden, som bl.a. innehåller förslag till skärpta regler för skotertrafiken.

Utredningen har i fråga om möjligheterna att samordna körkortsbehörigheten taxi och den förarlegitimation för taxiförare som föreskrivs i yrkestrafiklagen (1988:253) samrått med 1995 års yrkestrafikutredning (K 1994:12).

Fortlöpande underhandskontakter har ägt rum med Rikspolisstyrelsen och Körkortsingripandeföreningen (nuvarande Körkortsföreningen) liksom med trafikregistret.

Utredningen har tagit del av reglerna för körkortsingripande i Danmark, Norge, Storbritannien och Tyskland samt av huvuddragen i vissa andra europeiska länders regelsystem. Skillnaderna mellan de olika systemen är emellertid sådana att det inte kan anses föreligga några gemensamma europeiska principer för körkortsingripande som skulle kunna ge någon väsentlig vägledning i utredningsarbetet

1.3 Utgångspunkter för en reform av körkortslagstiftning

Som anges i direktiven berör körkortsförfattningarna en mycket stor del av befolkningen. För närvarande finns omkring 5 miljoner körkortshavare. För dessa liksom för dem som avser att ansöka om körkort är det givetvis angeläget att regelverket är tydligt och lättöverskådligt. Detta är också nödvändigt för att undvika tillämpningsproblem.

Körkortsförfattningarna har sedan tillkomsten 1977 ändrats vid så många tillfällen och på sådant sätt att det för såväl den enskilde som

för myndigheterna i vissa fall blivit mycket svårt att av lagtexten läsa sig till vad som gäller. Särskilt svåröverskådlig är körkortsförordningen som också saknar förarbeten, vilka skulle kunna vara till ledning vid uttolkningen. Förordningen innehåller dessutom ett flertal bestämmelser som är av den karaktären att de lämpligen borde meddelas i lag.

Den lagtekniska översyn som vårt uppdrag innebär bör i princip leda till författningstexter som är så entydiga att det direkt ur dessa går att utläsa vad som gäller. En sådan ordning är ägnad att underlätta en enhetlig tillämpning. Det är emellertid ofrånkomligt att denna princip inte i alla avseenden kan följas i den utsträckning som vore önskvärd.

Körkortslagstiftningen bör struktureras så att den för såväl den enskilde som de tillämpande myndigheterna blir överskådlig och lättillgänglig. De grundläggande förutsättningarna för rätten att föra fordon av olika slag och den enskildes skyldigheter bör finnas samlade i en enda författning.

Vid övervägande om möjligheterna att förenkla lagstiftningen kommer det nuvarande systemet för körkortsgivningen i blickpunkten. Reglerna om körkortstillstånd som förutsättning för att erhålla körkort är svåröverskådliga och inte alltid tillfredsställande samordnade med reglerna för utfärdande av körkort och körkortsingripande.

I utredningsuppdraget ingår att vid behov justera de materiella bestämmelserna för att främja en enhetlig praxis i körkortshanteringen hos olika myndigheter. Bristen på enhetlighet i praxis har berörts i tidigare lagstiftningssammanhang samtidigt som det påtalats att en schablonartad tillämpning bör undvikas.¹ Det kan synas svårt att förena kravet på enhetlighet med ett krav på en nyanserad bedömning av enskilda fall. Problemet föreligger framför allt när det är fråga om ett körkortsingripande. Det är därför särskilt angeläget att granska den gällande ordningen för körkortsingripande i vad den innebär att återkallelse av körkortet är den primära påföljden för trafikbrott och trafikförseelser, oberoende av brottets eller förseelsens svårhetsgrad. En strävan bör därvid vara att återkallelse skall förekomma endast när det är fråga om förhållanden som är oacceptabla ur trafiksäkerhetssynpunkt och att varningsinstitutet används som huvudreaktion vid första gångsförseelser i andra fall. Det väsentliga bör vara att körkortshavarna upplever att systemet i största möjliga utsträckning är anpassat till förhållandena i det enskilda fallet så att det görs en principiell åtskill-

¹ Se bl.a. prop. 1975/76:155 s.92, 1978/79:178 s. 65 och 1992/93:189 s. 4.

nad mellan tillfälliga förbiseenden och medvetna brott mot trafikreglerna eller trafiksäkerhetens krav. En sådan ordning bör vara ägnad att öka förståelsen för körkortsingripande som en reaktionsform vid sidan av den straffrättsliga påföljden vid trafikbrott och trafikförseelser. Det bör då också bli möjligt att låta en körkortsåterkallelse få strängare konsekvenser än för närvarande.

Det är givetvis angeläget att en ny körkortslagstiftning ges en språklig form som är förenlig med de krav som numera ställs på en författningstext. Samtidigt bör dock beaktas värdet av att behålla en terminologi som under årens lopp har blivit väl känd av allmänheten och myndigheterna.

2 Förarbehörigheten och körkortet

2.1 Gällande bestämmelser

Behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon eller motorredskap klass I anges i körkort (1 § KKL). Förarbehörigheten för körkortspliktiga fordon uttrycks i 2 § KKL på så sätt, att bil, terrängvagn, motorredskap klass I eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Körkort definieras som bevis om behörighet att föra körkortspliktiga fordon (4 § KKF).

Ett körkort gäller inte, innan det har lämnats ut (15 § KKL). Enligt presumptionsregeln i 22 § första stycket KKF skall ett körkort anses ha lämnats ut dagen efter den dag då det lämnades för postbefordran. Ett körkort skall medföras under färd med körkortspliktigt fordon och på tillsägelse visas upp för bilinspektör eller polisman (8 § KKF). Den som underlåter att medföra körkortet skall dömas till böter (105 § KKF). Straff för en sådan överträdelse skall dock inte utdömas, bl.a. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

Utlämnande av körkort måste skiljas från utfärdande av körkort. Det senare avser att ett körkort framställs. Vägverket utfärdar körkort (6 a § KKF) Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd (9 § KKL).

Själva utlämnandet av körkortet har betydelse för tillämpningen av flera bestämmelser i körkortsförfattningarna. Ett körkort får t.ex. inte lämnas ut förrän sökanden uppnått föreskriven körkortsålder (12 § KKL). Det får inte heller lämnas ut under tid då spärrtid löper (10 § KKL).

Reglerna om utlämnande av körkort har funnits sedan KKL:s tillkomst. De hade då en mer självklar betydelse, eftersom körkortet tillverkades i förväg. Det innebar att körkortet redan var framställt vid förarprovet och att det direkt kunde lämnas ut till sökanden, om han godkändes vid provet. Sedan den 1 januari 1990 tillverkas körkortet efter det att sökanden avlagt godkänt förarprov. Denna eftertillverkning av körkortet medförde inte några ändringar i bestämmelserna om utlämnande av körkort, utan i stället infördes vissa undantagsbestämmelser. Enligt 6 a § KKL får den som har gällande körkortstillstånd

och har avlagt godkänt förarprov, men vars körkort ännu inte lämnats ut, föra fordon som om körkortet hade lämnats ut. Vid godkänt förarprov utfärdas ett bevis om godkänt prov som gäller till dess körkortet har lämnats ut (16 § tredje stycket KKF). Beviset gäller dock längst i tre månader. Bevis om godkänt förarprov skall i likhet med körkort, medföras vid färd.

Vid återkallelse av ett körkort skall körkortshavaren överlämna körkortet till Vägverket (37 § KKF). Den som bryter mot bestämmelsen kan dömas till penningböter. Ett återkallat körkort blir giltigt först sedan det har lämnats ut (48 § KKF). Har körkortet inte överlämnats vid återkallelsen kan det inte heller bli giltigt efter en återkallelse, eftersom det i sådant fall inte finns något körkort att lämna ut. Att spärrtiden vid en återkallelse har löpt ut saknar därvid självständig betydelse.

2.2 Överväganden

Körkorts författningarnas bestämmelser om förarbehörighet och om körkort är svåra att överblicka och förstå samt i vissa avseenden osystematiska. Enligt 1 § KKL skall behörigheten att föra där nämnda fordon anges i körkort. Detta ger närmast intrycket att körkortet endast är ett dokument som visar att behörighet finns men inte har någon självständig betydelse för rätten att föra respektive fordon. Vad som konstituerar behörigheten framgår inte av 1 §. Under rubriken Förarbehörighet anges emellertid att rätten att föra vissa fordon tillkommer endast den som har körkort för fordonet. Bestämmelserna om vad som krävs för att uppnå och behålla förarbehörighet är också samlade under rubriken Körkort med underrubrikerna Körkortstillstånd m.m., Körkortsålder m.m., Förarprov och Giltighet.

Vi utgår mot denna bakgrund från att begreppet förarbehörighet avser rätten att föra fordon av sådant slag som anges i 1 § KKL och att den rätten i princip förutsätter innehav av körkort av det slag som behörigheten omfattar. Körkortsinnehav kan dock föreligga även om själva handlingen med beteckning Körkort inte finns i innehavarens besittning. Om körkortsinnehavet är registrerat i körkortsregistret, kan förarbehörighet föreligga även om körkortet inte finns hos innehavaren, t.ex. därför att det förkommit. Omvänt ger ett faktiskt innehav av körkort i vissa fall inte förarbehörighet, t.ex. när innehavaren underlåtit att överlämna ett återkallat körkort. En särskild situation är den då enligt 6 a § KKL förarbehörighet föreligger trots att körkortet inte har lämnats ut.

Det kan således hävdas att körkortet är bärare av förarbehöriheten och inte endast ett bevis på sådan behörihet. Den fråga som bör närmare övervägas är om en sådan ordning alltjämt bör gälla.

Frågan behandlades av kommittén Körkort 2000 (SOU 1991:39 s. 178 f.). Kommittén föreslog efter att ha pekat på den dubbeltydighet som vidlåder begreppet körkort – ibland betyder körkort behörihet att föra fordon och i andra fall syftar ordet på själva dokumentet – att begreppet körkort endast borde beteckna själva handlingen, medan rätten att föra fordon borde betecknas förarbehörihet. De rättsverkningar som är knutna till begreppet körkort skulle enligt kommittén i stället knytas till en anteckning om innehavet av behörihet i körkortsregistret. Med ett sådant system skulle körkortet endast utgöra en legitimationshandling. Det skulle enligt kommittén medföra att praktiska handläggningsproblem, som på olika sätt givits särlosningar i författningarna, blev överflödiga. Den av kommittén föreslagna ordningen har inte lett till lagstiftning.

Kommitténs förslag kan vid första påseende synas tilltalande. Dess förslag till lagtext visar dock svårigheten att konsekvent betrakta körkortet som endast en legitimationshandling, som inte har några rättsverkningar beträffande förarbehöriheten. Bl.a. de föreslagna bestämmelserna om körkortstillstånd (2 kap. 10 och 11 §§), körkortsspärr (3 kap. 3 §), omhändertagande av körkort (3 kap. 7 §) och återkallelse av körkort (5 kap. 2 §) gav vid handen att körkortet har sådana rättsverkningar.

Av betydelse i sammanhanget är EG-direktivet om körkort. Enligt artikel 3 är det körkortet som ger förarbehörihet. Jämförelse kan också göras med den danska faerdselsloven. I § 56 sägs att motorfordon får föras endast av den som erhållit körkort.

Frågan om körkortets rättsliga natur är huvudsakligen av teoretisk art. Någon reell skillnad kan t.ex. inte finnas mellan att återkalla ett körkort och därmed rätten att föra körkortspliktigt fordon och att återkalla förarbehöriheten med skyldighet att överlämna körkortet till en myndighet. För körkortshavarna i allmänhet torde också en distinktion mellan förarbehöriheten och körkortshandlingen framstå som alltför subtil och inte vara ägnad att förtydliga och förenkla körkorts-lagstiftningen.

Enligt vår mening bör således förarbehörihet, dvs. rätten att föra visst slags fordon, alltjämt knytas till innehav av körkort.

3 Körkortsgivningen

Utredningens förslag: Körkortstillstånd skall inte vara en förutsättning för att erhålla körkort. Prövning av en körkortssökandes personliga och medicinska förhållanden skall i stället ske i samband med förarprovet.

3.1 Gällande bestämmelser

Den som vill skaffa sig ett körkort måste till att börja med skriftligen ansöka om körkortstillstånd hos länsstyrelsen. Till ansökningen skall fogas en hälsodeklaration och ett synintyg eller i vissa fall ett läkarintyg (11 § KKF). Länsstyrelsen prövar därvid om de medicinska kraven för sökt körkortsbehörighet är uppfyllda. Länsstyrelsen skall också göra en personutredning för att bedöma sökandens personliga lämplighet. Personutredningen går praktiskt till så att länsstyrelsen undersöker om sökanden förekommer i Rikspolisstyrelsens polisregister. Förekommer inte personen där, behöver ytterligare utredning göras endast om det finns särskilda skäl för det (11 § andra stycket KKF). Om sökanden förekommer i registret, skall polismyndigheten ombesörja personutredningen. Länsstyrelsen får även föranstalta om den ytterligare utredning som kan behövas, bl.a. får sökanden föreläggas att inom viss tid komma in med läkarintyg.

När ett körkortstillstånd meddelas skall föreskrivas de villkor för körkortet som föranleds av medicinska skäl. Det kan t.ex. vara att regelbundet komma in med läkarintyg av visst slag. Ett meddelat körkortstillstånd gäller normalt i fyra år (10 § KKF). Giltighetstiden är bl.a. anpassad till att det är möjligt att börja övningsköra vid fyllda 16 år. Det är tänkt att körkortstillståndet med viss marginal skall gälla till dess förarprov kan avläggas.

Ett körkortstillstånd gäller för samtliga körkortsbehörigheter för vilka de medicinska kraven för sökt behörighet är uppfyllda (12 § fjärde stycket KKF). Körkortstillstånden har därvid delats in i tre olika medicinska grupper. Grupp I avser behörigheterna A1, A, B och BE, grupp II behörigheterna C och CE samt grupp III

behörigheterna D, DE och TAXI (VVSF 1996:200). Avsikten med denna ordning är att förenkla för sökanden, om han inom samma grupp vill avlägga förarprov för annan behörighet än den han ursprungligen ansökt om. Något nytt körkortstillstånd behövs således inte om ansöknings ursprungligen avsåg t.ex. behörigheten A och sökanden därefter också vill avlägga förarprov för behörigheten B.

Det finns möjlighet att i en ansökan om körkortstillstånd begära förhandsbesked. En sådan begäran skall avse en prövning av sökandens personliga eller medicinska förhållanden.

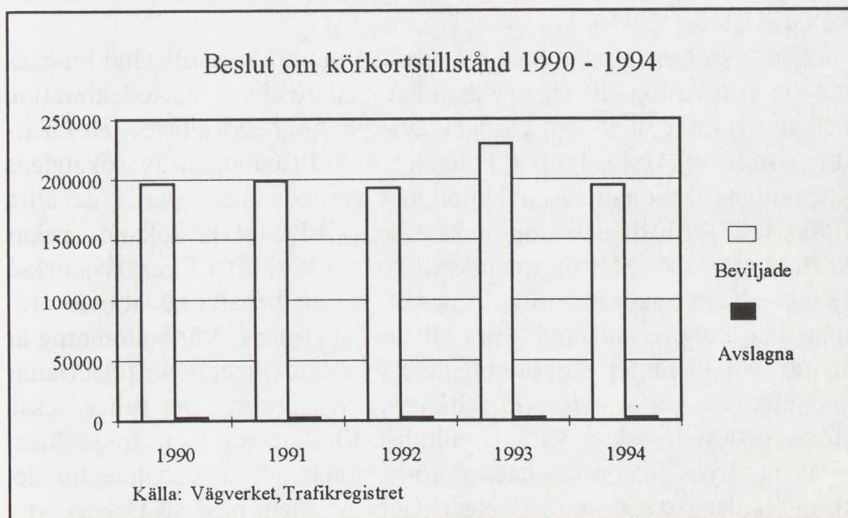
När väl körkortstillstånd har meddelats kan sökanden avlägga förarprov. Ett förarprov skall i de flesta fall avläggas inför en särskilt förordnad person. Det kan avläggas i Vägverkets, Försvarsmaktens, gymnasieskolans eller komvux regi. Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. De avläggs vid olika tillfällen. Kunskapsprovet avläggs först. Vid godkänt förarprov utfärdas ett bevis om detta. För att få avlägga förarprov måste sökanden ha uppnått gällande körkortsålder.

Ett körkortstillstånd kan återkallas på samma sätt som gäller för återkallelse av körkort. En tillståndshavare kan också meddelas varning. Eftersom både körkortstillstånd och körkort kan innehas samtidigt oberoende av varandra måste vid en återkallelse av körkortet även tillståndet återkallas.

3.2 Körkortstillståndets betydelse

Som framgår av nedanstående tabell berörs cirka 200 000 blivande körkortshavare av bestämmelserna om körkortstillstånd varje år. Körkortstillstånd syftar till att klarlägga om sökanden uppfyller de personliga och medicinska kraven som ställs på en körkortshavare. Om kraven är uppfyllda och körkortstillstånd därför meddelas, skall Vägverket – inte länsstyrelsen – underrätta sökanden om detta. I de

fall förarprov skall avläggas, skall Vägverket också utfärda ett bevis om tillståndet.



Körkortstillstånd meddelas inte enbart i samband med att körkort skall erhållas för första gången, utan körkortstillstånd krävs också i vissa fall för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse. Ungefär 10 000 - 15 000 ansökningar varje år avser körkortstillstånd efter en körkortsåterkallelse. En ansökan om körkortstillstånd avslås i drygt en procent av alla fall. Antalet meddelade körkortstillstånd med bevaktning villkor, t.ex. att regelbundet ge in läkarintyg, uppgick under 1993 till 3 053 och under 1994 till 5 610. Det motsvarar 1,5 respektive 2,9 procent av alla meddelade körkortstillstånd. Andelen meddelade körkortstillstånd med villkorshandling är mindre än 0,2 procent. Villkor som avser prøvotid, lätt motorcykel och glasögon är inte medräknade i detta sammanhang.

3.3 Överväganden och förslag

Den gällande ordningen med körkortstillstånd innebär att man för att få körkort först måste genomgå en prövning – körkortstillstånd – i syfte att få genomgå ytterligare en prövning – förarprovet. Att körkorts författningarna innehåller bestämmelser om ett sådant "förtillstånd" för körkort, som gäller oberoende av själva körkortet, är systematiskt tveksamt. Det innebär också att bestämmelserna kompliceras

och blir svåra att överblicka. Många bestämmelser i körkortsförfattningarna avser dessutom krav för körkortstillstånd, trots att de egentligen avser krav för körkort. Från förenklingssynpunkt är det därför angeläget att finna en ordning som kan ersätta förfarandet med körkortstillstånd.

Länsstyrelsens arbete med en ansökan om körkortstillstånd innefattar en granskning av en egenhändigt undertecknad hälsodeklaration och ett synintyg eller, om ansökan avser högre behörigheter, ett läkarintyg samt en kontroll mot polisregistret. Prövningen av sökandens personliga och medicinska lämplighet är nödvändig men i de allra flesta fall av förhållandevis enkel natur. Mycket få sökande nekas körkortstillstånd. Mer ingripande villkor för körkortet föreskrivs också sällan. Några avgörande praktiska skäl för att behålla nuvarande ordning med körkortstillstånd synes således inte finnas. Vår bedömning är snarare att institutet körkortstillstånd mer komplicerar än underlättar det praktiska förfarandet vid erhållande av körkort. Det fyller också störst behov för dem vars lämplighet för körkort kan ifrågasättas, vilka utgör en klar minoritet av körkortssökandena, och inte för det stora antalet sökande som inte har några problem med att få körkort.

En annan svårförståelig situation inträffar i dag när ett körkortstillstånd gäller parallellt med ett körkort. Om körkortet omhändertas och både körkortet och körkortstillståndet därefter återkallas tills vidare, beräknas giltighetstiden för återkallelsen av körkortstillståndet inte på samma sätt som för körkortet. För körkortet räknas giltighetstiden från delgivningen av omhändertagandet av körkortet. Giltighetstiden för återkallelsen av körkortstillståndet räknas däremot från delgivningen av länsstyrelsens återkallelsebeslut. Trots att återkallelsen av både körkortet och körkortstillståndet har skett i samma beslut och av samma skäl, löper således återkallelsetiden för tillståndet normalt ut först flera veckor efter det att körkortet på nytt har blivit giltigt.

Vi anser mot denna bakgrund att kravet på körkortstillstånd bör slopas. Prövningen av de personliga och medicinska förhållandena kan enligt vår mening i stället ske i samband med förarprovets teoridel – kunskapsprovet. Ett positivt besked beträffande dessa förhållanden bör vara en förutsättning för att få avlägga förarprovets praktiska del – körprovet.

Vi föreslår att en positiv bedömning av lämpligheten skall gälla så länge de förhållanden som låg till grund för prövningen inte ändras. Skulle så ske innan körprovet avläggs måste en ny lämplighetsprövning göras. Ett särskilt beslut om lämpligheten bör endast fattas om det finns hinder mot att utfärda körkort eller om villkor för körkortsinnehavet föreskrivs. Vid ett positivt utfall av

lämplighetsprövningen kan förutsättas att sökanden får besked om detta genom att han erhåller tid för körprov.

För den som tror att hans lämplighet som körkortshavare kan komma att ifrågasättas bör finnas en möjlighet att begära förhandsbesked om körkort. Det kan vara aktuellt för den som är belastad med tidigare brottslighet eller den som lider av en från trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefull sjukdom, t.ex. diabetes eller epilepsi. Ett positivt förhandsbesked bör innebära att de personliga eller medicinska förhållanden som föranleder begäran om förhandsbesked inte utgör hinder för körkort. Inte heller förhandsbeskedet bör således ha någon särskilt angiven giltighetstid. Om ett positivt förhandsbesked kan lämnas endast om körkortsinnehavet förenas med villkor, bör villkoret anges i förhandsbeskedet.

Ett negativt besked om körkort antingen det lämnas i ett förhandsbesked eller i samband med ansökan om körkort bör, i likhet med vad som gäller i dag, kunna överklagas. Detsamma bör gälla ett beslut om att föreskriva villkor för körkortet. Bedömningen av förarprovet bör däremot inte kunna överklagas. För det fall avslagsbeslutet beror på bristande personlig lämplighet bör även den tid bestämmas före vars utgång ett körkort inte får utfärdas.

Den föreslagna ordningen innebär att körkortsgivningen anpassas till det övervägande antalet sökande, vilkas lämplighet som körkortshavare inte ifrågasätts. Den skulle göra det betydligt enklare för dessa att erhålla körkort. Körkortsgivningen skulle också bli mindre resurskrävande och därmed mindre kostsam för samhället. Vårt förslag leder inte heller till någon försämring för dem vilkas lämplighet kan ifrågasättas. I dessa fall innebär förslaget att sökanden själv får avgöra om han skall göra en ansökan om förhandsbesked eller inte.

Vårt förslag aktualiserar vissa organisatoriska frågor. För närvarande handläggs ansökningar om körkortstillstånd av länsstyrelserna medan ansvarig myndighet för förarproven är Vägverket. Om kravet på körkortstillstånd ersätts med en lämplighetsprövning i anslutning till kunskapsprovet, finns två alternativ för den praktiska hanteringen. Antingen kan sökanden lämna handlingarna till länsstyrelsen som, om hinder inte finns mot att utfärda körkort, underrättar förarprovstationen att körprov kan ske, eller också lämnas handlingarna hos förarprovstationen för vidarebefordran till länsstyrelsen. I båda alternativen blir sökandens förutsättningar att erhålla körkort beroende av bedömningen hos två olika myndigheter. Från den enskildes synpunkt borde det vara önskvärt att prövningen av dessa förutsättningar sker av en enda myndighet, vilken då bör vara Vägverket. En sådan ordning skulle emellertid innebära en genomgripande förändring i kompetens-

fördelningen mellan Vägverket och länsstyrelserna och kräva organisatoriska och administrativa överväganden som inte ligger inom ramen för vårt uppdrag. Vi vill därför endast peka på önskvärdheten av att denna fråga utreds närmare i lämpligt sammanhang.

4 Övningskörning

4.1 Inledning

För övningskörning som inte sker vid trafikskola, gymnasieskola, komvux eller Försvarsmakten krävs som regel körkortstillstånd. I sådant fall skall beviset om tillståndet medföras vid körningen. Syftet med denna ordning är bl.a. att hindra att bestämmelserna om körkort kringgås genom att körningar hänförs till privat övningskörning utan tidsbegränsning. Den har också till syfte att kontrollera att de som ger sig ut i trafiken för första gången uppfyller de grundläggande krav som ställs på förare av körkortspliktiga fordon.

Beräffande den som redan vid 16 års ålder vill övningsköra privat med personbil gäller dessutom att den som har uppsikt över övningskörningen skall vara godkänd som handledare (73 § tredje stycket och 78 § KKF). Ett godkännande som handledare upphör att gälla när den som övningskör uppnått en ålder av 17 år och 6 månader. Godkännande som handledare får inte meddelas förrän den som skall övningsköra har meddelats körkortstillstånd.

4.2 Överväganden och förslag

Värdet av nuvarande lämplighetsprövning i form av körkortstillstånd som krav för privat övningskörning kan ifrågasättas. Kontrollen av den som vill övningsköra sker naturligen och i första hand av den som övervakar övningskörningen. Denne torde inte vara beredd att utsätta sig för en skaderisk genom att låta någon som han bedömer vara olämplig köra fordonet. Om han dessutom tillhandahåller sitt eget fordon, vilket torde vara vanligt förekommande, är han ju även akt-sam om fordonet.

Om institutet körkortstillstånd slopas, såsom vi föreslår, uppkommer fråga hur den samhälleliga kontrollen över privat övningskörning skall ske. Att tillåta sådan körning helt okontrollerat kan inte rimligen komma i fråga. Vi anser att kontrollen bör inriktas på att den som har uppsikt över övningskörningen är lämplig för detta. Det är ju också

denna person som anses vara förare av fordonet (81 § KKF). Den prövning som i dag sker av den som vill övningsköra privat bör därför enligt vår mening slopas. I stället bör en prövning ske av den som har uppsikt över körningen. Vi föreslår därför att privat övningskörning, oberoende av den övningskörandes ålder, skall i fortsättningen få ske endast om den som har uppsikt över körningen är godkänd som handledare. Kraven för att godkännas som handledare bör vara de som gäller i dag. Det innebär att handledaren skall ha fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag övningskörningen avser.

5 Körkortsingripande – nuvarande system

5.1 Inledning

Körkortsingripande kan ske i två former; återkallelse och varning. Grunderna för återkallelse finns i 16 § KKL

Varning kan komma i fråga endast om förutsättningarna för återkallelse är uppfyllda. Det skall föreligga särskilda skäl för att underlåta återkallelse och i stället meddela körkortshavaren varning (22 §).

Antalet beslut om körkortsingripande varje år uppgår till drygt 50 000.

Antalet beslut om körkortsingripande och dess fördelning på olika beslut och olika grunder. Åren 1993-1995 första halvåret.			
Typ av beslut resp. grund	Antal	Medel/år	Andel
16 § 1	18 317	7 327	24,5%
16 § 2	908	363	1,2%
16 § 3	1 063	425	1,4%
16 § 4	39 070	15 628	52,3%
16 § 5	1 409	564	1,9%
16 § 6	1 008	403	1,3%
16 § 7	2 315	926	3,1%
16 § 8	2 947	1 179	3,9%
16 § 9	4	2	0,0%
16 § 10	757	303	1,0%
Totalt antal slutliga återkallelser	74 671	29 868	100,0%
Beslut om återkallelse tills vidare	39 797	15 919	53,3%
Beslut om ej ytterligare ingripande	16 205	6 482	40,7%
Beslut om varning	48 264	19 306	36,3%
Totalt antal beslut om körkortsingripande	139 140	55 656	

Källa: Vägverkets körkortsstatistik 1993 - första halvåret 1995. Antalet slutliga återkallelser avser även beslut där mer än en grund åberopats.

Den primära konsekvensen av en körkortsåterkallelse är att körkortet inte gäller (15 §). Vid återkallelse av körkort skall i de flesta fall

spärrtid bestämmas (21 §). Spärrtid är den tid - minst en månad och högst tre år - under vilken personen i fråga inte får inneha körkortet.

Ett körkort kan även återkallas interimistiskt (återkallelse tills vidare) i avvaktan på ett slutligt avgörande, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt (19 §). Giltighetstiden för ett interimistiskt beslut skall bestämmas till den tid som kan antas bli den slutliga spärrtiden.

Vid vissa i 23 § KKL närmare angivna förutsättningar skall ett körkort omhändertas av polismyndighet eller åklagare.

5.2 Återkallelse av körkort

Grunderna för återkallelse av körkort enligt 16 § KKL, som i stort sätt inte har förändrats sedan KKL:s tillkomst, kan indelas i återkallelse på grund av bristande personlig lämplighet (1 - 6) och återkallelse till följd av att de medicinska kraven inte är uppfyllda (7). De övriga återkallelsegrunderna (8 - 10) är av formell natur. Återkallelse på grund av bristande personlig lämplighet kan i sin tur delas in i två kategorier; återkallelse med anledningen av brott mot trafikreglerna (1 - 4) och återkallelse till följd av körkortshavarens bristande personliga lämplighet, utan att detta behöver ha manifesterats genom något brott i trafiken (5 - 6).

Om förhållanden som avses i 1 - 6 föreligger skall spärrtid bestämmas. I dessa fall kan också varning komma i fråga.

Länsstyrelsen prövar i första instans om det finns grund för att återkalla ett körkort. Om återkallelse övervägs enligt 16 § 1 - 4 KKL är anledningen att körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott mot som regel TBL eller VTK. Utgångspunkten för prövningen av körkortsfrågan är att den skall grundas på en självständig bedömning av trafikbrottets betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Skuldfrågan är dock inte föremål för prövning i ett körkortsärende, utan till grund för frågan om brott föreligger skall läggas en lagakraftvunnen dom eller ett liknande avgörande t.ex ett godkänt strafföreläggande (18 § KKL).

5.3 Spärrtid

Det nuvarande systemet med spärrtider infördes i samband med KKL. Tidigare gällde att en angiven minimitid måste ha förflutit innan körkortstillstånd på nytt kunde beviljas efter återkallelse. Vid prövningen av körkortstillståndet kunde emellertid denna tid bli längre än den i återkallelsebeslutet angivna minimitiden. Denna ordning ansågs¹ medföra stora olägenheter för den enskilde. Möjligheten att planera för framtiden begränsades och minimitiden kunde tolkas som en bestämd återkallelsetid.

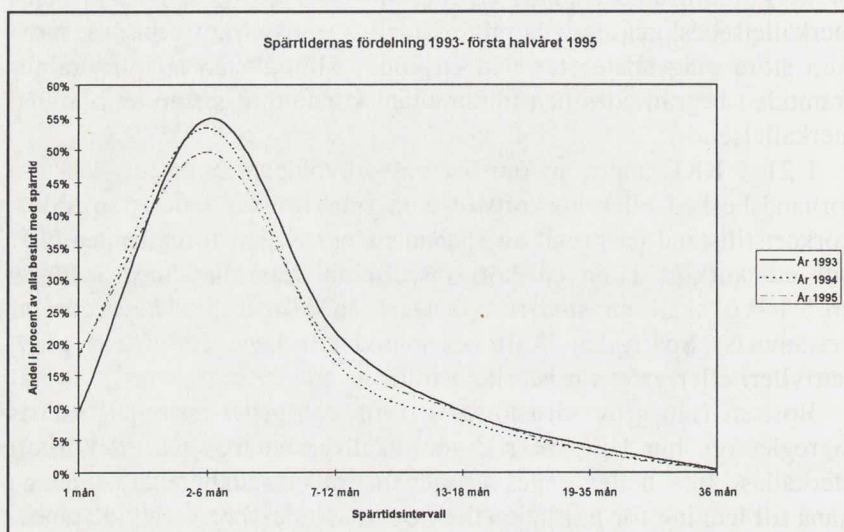
I 21 § KKL anges att om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1 - 6 skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Spärrtiden skall bestämmas till lägst ett år vid grovt rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik.

Bortsett från grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri saknas lagregler om hur lång spärrtid som skall bestämmas när ett körkort återkallas. Inte heller anges i lagen några omständigheter som kan tjäna till ledning för hur lång eller kort spärrtiden bör vara vid respektive återkallellesituation. Ledning får i stället hämtas ur förarbetena (prop 1975/76 :151 s. 99 f) där det framgår att spärrtiden skall bestämmas utifrån en nyanserad avvägning. Vissa schabloner för spärrrens längd är emellertid nödvändiga för olika slag av återkallelsegrunder i syfte att förhindra oenhetlig praxis. När det gäller andra trafikförseelser än grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri, t.ex upprepade förseelser eller enstaka allvarliga sådana, anges i propositionen spärrtider om fyra - tio månader. Har föraren under kort tid ådragit sig flera anmärkningar kan tillämpas en spärrtid om ett år. Stort behov av körkort kan föranleda att spärrtiden sätts ned kraftigt. Minimitiden en månad bör höra till undantagen. När det gäller opålitlighet i nykterhetshänseende (16 § 5) bör spärrtiden normalt inte vara längre än vad som fordras för att förarens skötsamhet skall kunna bedömas, vilket i normalfallen ofta bör innebära ett år. Vid allmän brottslighet (16 § 6) är det väsentligt att spärrtiden – med beaktande av vad som är godtagbart från trafiksäkerhetssynpunkt – avpassas så att rehabiliteringssynpunkter tillgodoses. Normalt bör spärrtiden kunna bestämmas så att den löper ut ungefär samtidigt med villkorlig frigivning. I de två

¹Prop. 1975/76:155 s. 95

senare fallen är helhetsbilden av föraren utslagsgivande för spärrtidens längd.

Av nedanstående diagram framgår hur vanligt förekommande olika spärrtider är vid beslut om återkallelse av körkort.



Källa: Vägverkets körkortsstatistik 1993 - första halvåret 1995

5.4 Återkallelse tills vidare av körkort

Om det på sannolika skäl kan antas att ett körkort kommer att återkallas slutligt på någon av de grunder som avses i 16 § 1 - 7 KKL, skall körkortet enligt 19 § återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande. Om beslutet grundas på misstanke om brottslig gärning, skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid.

Ett körkort kan inte återkallas tills vidare på grund av misstanke om trafikbrott utomlands för vilket ansvarsfrågan prövas endast i utlandet. För återkallelse på grund av ett sådant brott krävs att det finns en dom eller annat likvärdigt avgörande av den utländska domstolen eller myndigheten (RÅ 1986 ref. 119).

Nuvarande bestämmelser om återkallelse tills vidare av körkort infördes 1981 (Prop. 1979/80:178 s. 189 - 192, 203).

Under de senaste åren har årligen meddelats knappt 16 000 beslut om återkallelse tills vidare av körkort.

5.5 Varning

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren enligt 22 § första stycket KKL meddelas varning i de fall som avses i 16 § 2 - 6 KKL, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Detsamma gäller enligt andra stycket om körkortshavaren gjort sig skyldig till rattfylleri och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Första stycket fick sin huvudsakliga utformning 1980². Denna typ av varning, som endast kan meddelas om det finns grund för att återkalla ett körkort, var vid tillkomsten av KKL kompletterad med en s.k. självständig varning. Den självständiga varningen, som i och med lagstiftningen 1980 ändrades till att kallas erinran, kunde endast meddelas om skäl för återkallelse inte fanns. Erinran skulle meddelas körkortshavaren när det förekommit sådana omständigheter att det fanns särskild anledning att erinra honom om de krav som ställs på honom från trafiksäkerhetssynpunkt. Erinran slopades under 1986. Det motiverades (prop. 1985/86:115 s. 14) bl.a. med att den upplysning till körkortshavaren som sker i samband med att registerblad skickas till körkortshavaren vid en överträdelse innebär en sorts erinran, varför en formell erinran inte framstod som lika angelägen som när institutet tillkom.

Möjligheten att meddela varning vid rattfylleri ändrades till de aktuella alkoholkoncentrationerna i och med sänkningen av straffbarhetsgränsen och gäller sedan den 1 juli 1990.

De särskilda skäl som skall föreligga kan vara hänförliga till omständigheterna vid en förseelse eller till körkortshavarens personliga förhållanden. Omständigheter hänförliga till förseelsen rör dels förseelsens art dels den konkreta trafikfaran. Det skall således göras en avvägning mellan förseelsens svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt och de trafikförhållanden som rådde på platsen. Körkortshavarens personliga förhållanden angår främst hans tidigare skötsamhet i trafiken med beaktande av hur länge han har innehaft körkort. Körkortshavarens behov av körkort kan också ha betydelse.

De bör enligt förarbetsuttalanden (prop. 1975/76:155 s. 106) fordras starka skäl för att under loppet av ett par år meddela en person två på varandra följande varningar. Vid nya trafikförseelser efter meddelad varning måste enligt propositionen omständigheterna ofta

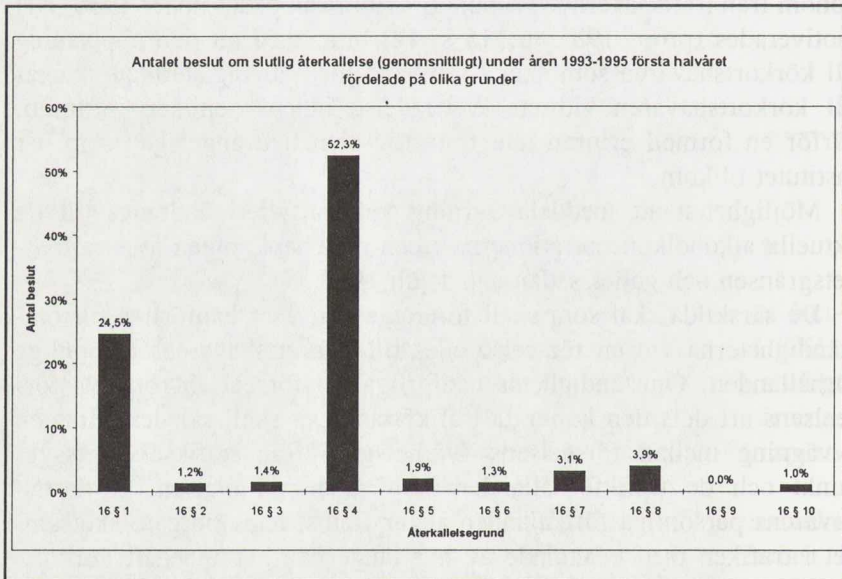
²SFS 1980:977

vara sådana att föraren får anses ha visat i så hög grad bristande vilja att rätta sig efter trafikbestämmelserna att återkallelse av körkortet bör ske. Se också RÅ 1983 2:104.

Under de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) har årligen meddelats knappt 20 000 beslut om varning. Det utgör drygt 35 % av alla slutliga beslut om körkortsingripande som skett med anledning av 16 § 1 - 6 KKL. Under första halvåret 1995 har varningens andel ökat till knappt hälften (49 %).

5.6 Närmare om kriterierna för körkortsåterkallelse

Av nedanstående diagram framgår hur vanligt förekommande respektive återkallelsegrund är vid återkallelse av körkort.



Källa: Vägverkets körkortsstatistik 1993 - första halvåret 1995

5.6.1 Rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik – 16 § 1 KKL

I 16 § 1 KKL anges, med hänvisning till lagrum i TBL, att ett körkort skall återkallas om någon gör sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik eller till rattfylleri.

Till ansvar för grov vårdslöshet i trafik skall enligt 1 § andra stycket TBL dömas den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom.

Till ansvar för rattfylleri skall enligt 4 § TBL dömas den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,1 milligram per liter i hans utandningsluft. För rattfylleri skall också dömas den som vid förande av sådana fordon är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet (s.k. kliniskt rattfylleri).

Vid bedömandet av om rattfylleri är grovt (4 a § TBL) skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Återkallelse av körkort är obligatorisk vid grov vårdslöshet i trafik och vid rattfylleri, om alkoholkoncentrationen uppgått till minst 0,5 promille i blodet. Återkallelse kan i dessa fall endast underlåtas om det föreligger synnerliga skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten (24 § andra stycket KKL), alltså i rena undantagsfall. Ventilen i 24 § andra stycket tillämpas i dessa fall i första hand för att bestämma en kortare spärrettid än den lagstadgade, inte för att underlåta återkallelse av körkortet. Så har varit fallet vid grovt rattfylleri (tidigare rattfylleri med alkoholkoncentration över 1,5 promille i blodet) när en person omparkerat en bil i ett garage (RÅ 84 Ab 166), vid körning av terrängskoter en kortare sträcka på sjöis, (RÅ 1991 ref. 22) och när osedvanligt lång tid har förflutit sedan brottet begicks (RÅ 88 ref. 78 och RÅ 84 2:35). Återkallelse har dock underlåtits när en moped framförts ca fem meter på en gräsmatta (RK 79 2:14).

Vid rattfylleri med alkoholkoncentrationer som inte uppgår till 0,5 promille i blodet (0,25 mg/l i utandningsluften) kan varning i stället meddelas körkortshavaren, om det föreligger särskilda skäl för att anse varning vara en tillräcklig åtgärd. RegR:s praxis (RÅ 1991 ref. 13 I - IV) torde utvisa att körkortet regelmässigt bör återkallas om alkoholkoncentrationen överstigit 0,31 promille i blodet. Understiger alkoholkoncentrationen denna nivå är det inte helt klart vilken åtgärd som skall väljas. I flertalet fall meddelas föraren varning om inga försvärande omständigheter föreligger, såsom anmärkningar mot körningen, tidigare trafikförseelser/körkortsåtgärder eller om körkortet innehafts under endast kort tid.

Spärrtiden vid grovt rattfylleri och grov vårdslöshet skall bestämmas till lägst ett år (21 § KKL). Vid rattfylleri med lägre alkoholkoncentrationer – strax över 0,3 promille i blodet – återkallas körkortet normalt två - tre månader. Spärrtidens längd ökar därefter successivt i förhållande till alkoholkoncentrationen hos föraren. Alkoholhalter strax under gränsen för grovt brott föranleder normalt en spärrtid på ett år. Vid alkoholkoncentrationer hos föraren som betydligt överstiger vad som gäller för grovt brott bestäms längre spärrtider än ett år. Det avgörande momentet vid bestämmande av spärrtidens längd är således som regel alkoholkoncentrationen hos föraren. Körkortshavarens rehabilitering kan emellertid medföra kortare spärrtid än annars (RÅ 1987 ref. 90).

Avvikelser från denna schabloniserade bestämning av spärrtidens längd sker inte i någon större omfattning. Det är mer sällan omständigheterna i det enskilda fallet skiljer sig från normalfallet på ett sådant sätt att ett avsteg från schablonen är motiverad.

Av Vägverkets körkortsstatistik framgår att under de senaste tre åren (1993 - första halvåret 1995) har ca 7 300 körkort återkallats med stöd av enbart 16 § 1 KKL. Det motsvarar knappt 25 % av alla slutliga återkallelser. I drygt 50 % av besluten bestämdes en spärrtid på sju - tolv månader. Medianen för spärrtiden för första halvåret 1995 är tolv månader, vilken bestämdes i 32 % av fallen.

5.6.2 Smitning – 16 § 2 KKL

I likhet med vad som gäller enligt 16 § 1 KKL beskrivs inte brottet i punkten 2 utan en hänvisning görs direkt till vilket brott enligt TBL som skall medföra återkallelse av ett körkort. I denna punkt anges dock att återkallelse av körkortet inte skall ske, om överträdelsen kan anses som ringa.

Enligt 5 § TBL skall en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka, dömas för smitning, om han genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. I andra stycket anges en möjlighet att döma för grovt brott. Straffbestämmelserna om smitning gäller även den som för spårvagn och den som på annan plats än på väg för motordrivet fordon.

Närmare bestämmelser om vad som åligger en vägtrafikant vid en trafikolycka finns i 14 § VTK.

En smitning anses sällan som ringa. Även en trafikolycka av en typ som är vanligt förekommande i samband med parkering och som inte lett till några omfattande skador på de inblandade fordonen utgör grund för återkallelse av körkortet (RÅ 83 2:22 och 1990 ref. 76). Normalfallet är således att körkortet återkallas vid smitning, eftersom det krävs särskilda skäl för att meddela varning. Mindre svåra brott kan föranleda en spärrtid på en eller ett par månader, de grövre en spärrtid omkring sex månader.

Av Vägverkets körkortsstatistik för de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) framgår att varje år återkallas ca 360 körkort med stöd av enbart 16 § 2 KKL. Det motsvarar drygt 1 % av alla slutliga återkallelser. Så gott som i alla fall bestämdes en spärrtid inom intervallet två - sex månader. Medianen för spärrtiden är två månader, vilken bestämdes i mer än 60 % av fallen.

5.6.3 Upprepade förseelser - 16 § 3 KKL

Denna punkt tillämpas i första hand på mindre allvarliga överträdelse som förutsätter upprepning för att de skall leda till en omprövning av körkortsinnehavet. Ordalydelsen utesluter dock inte att punkten även tillämpas på t.ex. upprepade grova hastighetsöverträdelse.

Vilka förseelser det är fråga om anges inte uttryckligt. Punkten avses tillämpas inte bara vid förseelser mot vanliga trafikregler, utan även skatte- försäkrings- och registreringsförseelser kan medföra återkallelse av körkortet (prop. 1975/76:155 s. 93 f). Upprepade bilbältesförseelser har utgjort grund för återkallelse (RÅ 1989 ref. 13). Detsamma gäller brott mot bestämmelserna om arbetstider vid vägtransport (RÅ 1994 ref. 46).

Som regel krävs minst tre överträdelser för att det skall vara fråga om upprepade förseelser. De skall också ha skett inom en begränsad tid, som huvudregel inom en tvåårsperiod.

En särskild fråga är vilken betydelse en tidigare körkortsåtgärd har beträffande en nytillkommen överträdelse, t.ex. att en körkortshavare har meddelats varning för tre hastighetsöverträdelser och därefter gör sig skyldig till ytterligare en. Innebär den senare överträdelsen att det är fråga om upprepade förseelser eller innebär körkortsåtgärden att förseelserna skall börja räknas på nytt? RegR har bedömt en sådan enstaka mindre hastighetsöverträdelse som en upprepade förseelse och således beaktat även de förseelser som föranlett den tidigare körkortsåtgärden (RÅ 1985 2:59). Detsamma gäller om tidigare förseelse föranlett återkallelse av körkortet (RÅ 1994 ref. 70).

Varning meddelas relativt ofta som en första åtgärd med anledning av upprepade förseelser. Vid återkallelse bestäms spärrtiden vanligast till två eller tre månader.

Enligt körkortsstatistik för de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) återkallas varje år drygt 400 körkort med stöd av enbart 16 § 3 KKL. Det utgör drygt 1 % av alla slutliga återkallelser. Medianen för spärrtiden är två månader (första halvåret 1995), vilken bestämdes i 46 % av fallen.

5.6.4 Brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel – 16 § 4 KKL

I punkten nämns exempel på överträdelser av från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga regler, nämligen hastighetsöverträdelser, rödljuskörning, stoppliktsförseelse och omkörning vid övergångsställe.

Tre rekvisit skall vara uppfyllda för att bestämmelsen skall vara tillämplig. Överträdelsen skall ha skett vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn, den överträdde regeln skall vara väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt och överträdelsen skall inte anses som ringa.

Vilka regler som är väsentliga från trafiksäkerhetssynpunkt kan inte anges exakt. Att det handlar om grundregler som måste iakttas för att trafiksäkerheten skall kunna upprätthållas framgår av förarbetsuttalanden (prop. 1975/76:155 s. 92). I ett kammarrättsavgörande (RK 1978 2:24) har åsidosättande av ett körkortsvillkor om glasögon inte ansett utgöra brott mot en väsentlig regel. RegR har i RÅ 1983 Ab 43 ansett att grund för återkallelse enligt 16 § 4 KKL ej förelåg – alltså ej brott mot någon från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel – då körkortshavaren framfört en personbil med alltför slitna däck och

trots att körförbud för bilen hade inträtt till följd av underlåtenhet att följa föreläggande om ny kontrollbesiktning. Däremot har brott mot 5 § första stycket KKL (s.k. svarttaxi) ansetts utgöra brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel (RÅ 1991 ref. 32). I fallet uttalar RegR att en regel får anses vara väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt så snart den skyddar något som är viktigt för trafiksäkerheten.

Bestämmelsen tillämpas normalt, förutom vid de överträdelser som särskilt nämns i punkten, vid olika fall av vårdslöshet i trafik, omkörning trots mötande trafik, otillräckligt avstånd till framförvarande fordon, olovlig körning, allvarliga brister i fordons utrustning, t.ex färd utan färdbröms och färd med felaktigt anbringsad last.

I samband med ringarekvisitets införande uttalades i prop. 1979/80:178 s. 65 att det vid överträdelser av från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga regler bör finnas ett visst utrymme att underlåta en omprövning av körkortsinnehavet vid de lindrigaste fallen och att det därför i författningstexten bör läggas till ett ringarekvisit. Därigenom skall körkortsmyndigheten "ges större möjlighet att ta viss hänsyn till trafikfaran i varje enskilt fall. Är omständigheterna sådana att någon trafikfara i det enskilda fallet inte kan anses ha förelegat bör brottet inte föranleda en återkallelse enligt 16 § 4 KKL". I specialmotiveringen (s. 79) tillades att "körkortsfrågan skall avgöras utifrån en helhetsbedömning av överträdelsens svårighetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt. Det betyder att trafikfaran i det konkreta fallet får beaktas. Tyder omständigheterna på att någon faktisk fara inte har förelegat bör överträdelsen inte genast leda till en så hård reaktion som en återkallelse.-- -- Även en överträdelse som beror på ett tillfälligt förbiseende bör kunna bedömas som ringa. Mer flagranta överträdelser och medvetna risktaganden måste däremot bedömas allvarligt". Som ett förtydligande av dessa uttalanden, beträffande gränsdragningen mellan återkallelse och varning respektive ingen åtgärd alls, anfördes i propositionen (s. 205), när det gäller brott mot grundläggande regler, "att ett sådant brott inte utan vidare skall föranleda en återkallelse, om omständigheterna tyder på att någon trafikfara inte har förelegat. Föraren kan t.ex. ha förvissat sig om att någon annan trafik inte förekom eller att överträdelsen av annat skäl inte kunde medföra någon trafikfara".

En överträdelse har bedömts som ringa i RÅ 84 2:16 I och II, RÅ 85 2:28 och RÅ 1991 ref. 43. RegR har därvid uttalat, då det gäller att avgränsa området för ringa överträdelse, att "en skiljelinje kan anses gå mellan å ena sidan sådana överträdelser som beror av tillfälliga förbiseende och å andra sidan mera flagranta överträdelser

och medvetna risktaganden. Vid fastställande av denna gränslinje skall i det enskilda fallet hänsyn tas även till andra omständigheter än sådana som knyter an till själva händelsen". Betydelse skall därvid tillmätas vad man vet om körkortshavarens vanliga beteende i trafiken. I fallen från 1984 hade föraren kört ut på väg från fastighet och kolliderat med en cyklist respektive en mopedförare. Båda förarna dömdes för vårdslöshet i trafik. RegR ansåg att trafikbrotten kunde hänföras till ett tillfälligt förbiseende. I fallet från 1985 hade föraren upptäckt att ett föremål ramlat ner under bromspedalen. När han skulle ta föremålet körde han på en parkerad bil. Hastigheten var vid tillfället 30 - 35 km/tim. I referatfallet från 1991 hade körkortshavaren vid vänstersväng kört på en cyklist som färdades på en separat cykelbana i samma färdriktning. Bilföraren kände inte till den separata cykelbanan, han tittade inte särskilt efter cyklister utan innan svängen hade han endast förvissat sig om att det inte fanns fotgängare i korsningen. Bilens hastighet hade varit så låg att den omedelbart vid kollisionen hade kunnat stannas. I RÅ 1991 ref. 20 ansågs däremot överträdelsen inte som ringa. Fallet avsåg en påbörjad omkörning där föraren "hängt på" ett framförvarande fordon. Omkörningsförsöket orsakade en kollision och föraren dömdes för vårdslöshet i trafik genom att påbörja en omkörning utan att först ha förvissat sig om att omkörningen kunde ske utan fara. RegR uttalade att med trafikfarliga omkörningar torde i första hand avses fullbordade omkörningar men en omkörning kan innebära fara redan när den påbörjas, t.ex när föraren inte gör en egen bedömning av omkörningsmöjligheterna. Ett sådant körsätt kan visserligen en normalt aktsam förare någon gång göra sig skyldig till men innebär likväl ofta ett icke oväsentligt risktagande. Överträdelsen kunde mot denna bakgrund inte anses som ringa. I RÅ 1985 2:3 bedömdes en ovarsamhet i trafik som berott på att föraren haft träskor på fötterna inte som en ringa överträdelse.

Även om ringarekvisitet gäller för alla överträdelser som punkt 4 är tillämplig på, är utrymmet för att anse de i punkten uppräknade överträdelserna – stoppliktsförseelser o.s.v – som ringa mycket begränsat med hänsyn till deras typfarlighet. I prop. 1975/76:155 s. 92 uttalas att sådana överträdelser – oavsett trafikfaran i det enskilda fallet – visar en påtaglig brist i förarens insikter om och förståelse för vad trafiksäkerheten kräver. RegR har i samband med en stoppliktsförseelse (RÅ 1994 ref. 9) anfört att "*med hänsyn till förseelsens typfarlighet och till att den skett under en tid då normalt viss trafik får antas förekomma på platsen*" kan överträdelsen inte anses som ringa". Detta trots att det var god sikt och goda vägförhållanden i ett lugnt område med ringa trafik samt att föraren hade försäkrat sig om att det

inte fanns något fordon i närheten samt innehaft körkort utan anmärkning under lång tid.

När det gäller enstaka hastighetsöverträdelser har ringabegreppet en något tydligare innebörd. Härvid har ju storleken på hastighetsöverträdelserna naturligen en stor betydelse. I RÅ 1990 not 240 ansågs ett hastighetsöverskridande med 15 km/tim vid färd med en fordonskombination, som inte får föras fortare än 30 km/tim, som en ringa överträdelse. Däremot ansågs en hastighetsöverträdelse med 24 km/tim på en 70-väg med beaktande av samtliga omständigheter i det enskilda fallet inte som ringa (RÅ 1990 ref. 66). RegR uttalade i det senare fallet att *"vid bedömningen huruvida en hastighetsöverträdelse är att anse som ringa skall givetvis i första hand hänsyn tas till i vilken mån högsta tillåtna hastighet överskridits. Är överskridandet betydande bör överträdelserna normalt inte betraktas som ringa, även om omständigheterna i övrigt ter sig förmildrande. Å andra sidan är ett obetydligt överskridande av högsta tillåtna hastighet som regel en ringa överträdelse. Mellan dessa gränser måste omständigheterna vid sidan av den specifika hastighetsöverträdelserna vägas in, varvid dessa omständigheter bör tillmätas allt mindre vikt ju större hastighetsöverskridandet är"*. I det aktuella fallet var enligt RegR trafiksituationen på platsen allmänt sett god, men den komplicerades av bl.a. närheten till en avtagsväg.

Vid hastighetsöverträdelser som inte anses som ringa föreligger således grund för att återkalla ett körkort. Om inga försvårande omständigheter finns och inte heller några tidigare anmärkningar beträffande körkortsinnehavet, anses i normalfallet särskilda skäl finnas för att meddela varning (RÅ 1987 ref. 70 I - III, RÅ 1988 ref. 1, RÅ 1988 ref. 109, RÅ 1989 ref. 22 I och II).

Vid grövre enstaka hastighetsöverträdelser är däremot återkallelse av körkortet det normala. Därvid gäller från och med den 1 juli 1993 vissa nya regler. Fram till dess gällde att återkallelse var obligatorisk vid avsevärda hastighetsöverträdelser (20 km/tim för fort på 30-väg eller mer än 30 km/tim för fort på väg med högre hastighet). Enligt nu gällande regler skall varning meddelas om det föreligger särskilda skäl för att anse varning vara en tillräcklig åtgärd. I förarbetena till lagändringen (prop. 1992/93:189 s. 4) uttalas att avsikten med lagändringen inte är att få till stånd någon ändring av den i praxis fastlagda huvudprincipen att den som kört mer än 30 km/tim, eller i vissa fall 20 km/tim, för fort har åsidosatt gällande regler på ett sådant sätt att återkallelse skall komma i fråga. Avsikten med ändringen är i stället att betona vikten av att domstolarna verkligen beaktar omständigheterna i de enskilda fallen när de skall handlägga mål om körkortsin-

gripande vid hastighetsöverträdelse. I propositionen uttalas vidare att *"även hastighetsöverskridanden med mindre än 30 km/tim som begås inom tätbebyggda områden med begränsad sikt, utanför skolor m.m. kan betecknas som så grova att en återkallelse av körkortet bör ske. Å andra sidan bör det inte alltid betraktas som en grov hastighetsöverträdelse som med nödvändighet skall medföra körkortsåterkallelse om en person kör mer än 30 km/tim för fort på en motorväg där 110 km/tim är högsta tillåtna hastighet när sikten är god och trafikintensiteten mycket låg"*.

Efter lagändringen har frågan om återkallelse skall ske eller varning av särskilda skäl skall meddelas vid en enstaka hastighetsöverträdelse prövats i tre fall av RegR (RÅ 1994 ref. 41, I-III). I det första fallet meddelades varning vid en hastighetsöverträdelse med 20 km/tim på en väg där hastighetsbegränsningen var 30 km/tim. Även i det andra fallet meddelades varning. Det rördes sig där om en hastighetsöverträdelse med 32 km/tim på en 90-väg. I bägge fallen var trafikförhållandena gynnsamma och förarna hade stort behov av körkort i arbetet. I det tredje fallet – en hastighetsöverträdelse med 37 km/tim på en 90-väg – återkallades däremot körkortet och spärrtiden bestämdes med hänsyn till körkortshavarens behov av körkort i sitt arbete till en månad. RegR anförde i fallen att *"som allmän princip bör gälla att ju större hastighetsöverskridande desto starkare måste de särskilda skäl vara som skall föreligga för att varning skall kunna meddelas"*. I det sistnämnda fallet var förseelsen så allvarlig att allmänt gynnsamma trafikförhållanden och stort behov av körkort i arbetet inte var tillräckliga skäl för att meddela varning.

Den spärrtid som bestäms vid tillämpningen av denna punkt varierar i stor utsträckning. En enstaka hastighetsöverträdelse, stoppliktsförseelse eller rödljuskörning, fall där således typfarligheten är av avgörande betydelse, leder normalt till en spärrtid om en à två månader, beroende på behovet av körkort i arbetet. Vid allvarliga eller upprepade överträdelser kan spärrtider över sex månader komma i fråga.

Av Vägverkets körkortsstatistik för de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) framgår att ca 15 600 körkort återkallas med stöd av enbart 16 § 4 KKL varje år. Det utgör mer än hälften (52 %) av alla slutliga återkallelser. Medianen för spärrtiden är två månader (första halvåret 1995), vilken bestämdes i 40 % av fallen.

5.6.5 Opålitlighet i nykterhetshänseende – 16 § 5 KKL

Opålitlighet i nykterhetshänseende kan föreligga inte bara vid missbruk av alkohol utan även vid missbruk av andra berusningsmedel, t.ex. vissa läkemedel och narkotika.

Prövningen enligt punkten 5 skall göras utifrån en helhetsbedömning av körkortshavaren. Visar omständigheterna vid en sådan bedömning att körkortshavaren är opålitlig i nykterhetshänseende skall han inte betros med körkort. Enligt förarbetsuttalanden (prop. 1975/76:155 s. 77) föreligger starka indikationer på olämplighet om upprepade ingripanden på grund av berusning görs inom loppet av ett par år. Ett fortsatt körkortsinnehav kan i sådana fall accepteras endast undantagsvis.

Eftersom prövningen skall göras utifrån en helhetsbedömning krävs en noggrann utredning som belyser körkortshavarens nykterhetsförhållanden och hans livsföring för att denne skall kunna bedömas vara opålitlig i nykterhetshänseende. I RÅ 1983 2:10 hade en person omhändertagits berusad vid två tillfällen inom kort tid. RegR uttalade att den utredning som gjorts med anledning av ingripandena gav endast knapphändiga upplysningar i fallet och om körkortshavaren. Den belyste föga frågan om risken för vidare brister i nykterhetshänseende från körkortshavarens sida. Två ingripanden inom en månad var i och för sig anmärkningsvärt. Det kunde dock på den utredning som förbringats inte anses styrkt att körkortshavaren var opålitlig i nykterhetshänseende. Samma bedömning gjordes i RÅ 1992 ref. 1 där en person två gånger dömts för innehav av cannabisharts – tre - fyra tillfällen 1987 och ett tillfälle 1990 – samt medgett att han vid enstaka tillfällen brukat marijuana. RegR uttalade att visserligen borde varje icke medicinskt bruk av narkotika i princip anses som missbruk men av utredningen framgick emellertid inte att körkortshavarens missbruk tagit en mer avsevärd omfattning eller att han kunde anses ha skapat sig ett beroende av narkotiska medel.

Utredningen skall ge grund för bedömningen av risken för vidare misskötsamhet i nykterhetshänseende. I RÅ 1985 2:37 hade en körkortshavare meddelats varning på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende. Ett halvår senare genomgick han en behandling under cirka åtta månader. Några månader efter avslutad behandling hade han ett återfall. Fråga uppkom om han var opålitlig i nykterhetshänseende. Vid RegR:s avgörande hade han avhållit sig från alkohol under ett år. Detta förhållande och den omständigheten att körkortshavaren fått en förbättrad social situation gjorde att han enligt RegR inte längre kunde

anses vara opålitlig i nykterhetskänseende. I RÅ 1985 2:41 hade en körkortshavare gjort sig skyldig till rattnykterhet vid tre tillfällen under loppet av fyra månader. När det gällde om grund för återkallelse av körkortet även förelåg enligt punkten 5 uttalade RegR att för sådan återkallelsegrund krävs att utredningen ger vid handen att risk finns för vidare brister i nykterheten hos körkortshavaren. Enligt körkortshavarens övervakare fanns inte några tecken på överkonsumtion eller begynnande missbruk. Utredningen visade således enligt RegR inte att körkortshavaren var opålitlig i nykterhetskänseende. I RÅ 1986 ref. 113 hade en person omhändertagits på grund av berusning vid tre tillfällen under loppet av ett år och fyra månader. RegR anförde att dessa tre händelser talade för opålitlighet men ett yttrande från socialnämnden innehöll inget om att personen skulle vara det, utan utredningen i målet gav snarast vid handen att han, bortsett från omhändertagandena, skött sig mycket bra, bl.a. hade han fått goda betyg vid militärtjänstgöringen. RegR fann på grund av det anförda att prognosen syntes vara god för att körkortshavaren i nykterhetskänseende skulle sköta sig väl i framtiden. Körkortet återkallades därför inte.

Beträffande de spärrtider som normalt kommer i fråga vid tillämpningen av punkten 5 hänvisas till avsnittet om spärrtid ovan. Av Vägverkets körkortsstatistik för 1993 - första halvåret 1995 framgår att ca 560 körkort återkallas årligen enbart med anledning av opålitlighet i nykterhetskänseende. Det motsvarar knappt 2 % av alla slutliga återkallelser. Medianen för spärrtiden är nio månader (första halvåret 1995). I 25 % av fallen bestämdes en spärrtid på tolv månader. Spärrtiden bestämdes till åtta - tio månader i 45 % av fallen.

5.6.6 Allmän brottslighet – 16 § 6 KKL

Punkten innehåller två alternativa led. Det första ledet kräver att det görs ett antagande om hur någon som begått en brottslig gärning kan komma att uppträda i trafiken. Det andra ledet avser körkortshavarens personliga förhållanden i övrigt som skall medföra att han inte anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Det är inte brottet som sådant som skall föranleda att körkortsinnehav vägras. I stället bör helhetsbilden av personen i fråga utgöra grunden för bedömningen av hur han kan komma att uppträda i trafiken. Till ledning för tillämpningen av punkten uttalas i prop. 1975/76:155 s. 72 f. bl.a. följande. "*Vid kvalificerad brottslighet – som t.ex. bedrivits yrkesmässigt eller som har varit särskilt grov,*

långvarig eller hänsynslös – bör innehav av körkort i regel vägras. Detsamma torde ofta kunna sägas när det är fråga om återfall i mera allvarlig brottslighet. Även kombinationen av allmän brottslighet och trafikbrottslighet bör uppmärksammas i detta sammanhang, eftersom den kan utgöra ett belägg för att vederbörande innebär ett riskmoment i trafiken.”

Är brottsligheten inte av detta slag och bedöms förutsättningarna för anpassning som goda, vilket bl.a. bör betyda att risken för återfall i brottslighet är mindre, bör innehav av körkort däremot, enligt propositionsuttalandena, kunna komma i fråga. Förutsättningar för körkortsinnehav torde ofta finnas i fråga om personer som har dömts till villkorlig dom, skyddstillsyn eller kortare fängelsestraff. Stor vikt bör fästas vid förarens personliga förhållanden och hur bilden av hans framtid ter sig.

När det gäller vilka brott det är fråga om bör man, enligt propositionen, i stora drag inrikta uppmärksamheten på brott för vilka undermålskyldighet föreligger enligt 83 § KKF. Det är bl.a. fråga om brott mot trafikbrottslagen, brott mot narkotikastrafflagen, olovligt tillgrepp av motorfordon, brott mot liv och hälsa, brott mot frihet och frid, sexualbrott, vissa tillgreppsbrott, allmänfarliga brott och brott mot allmän verksamhet.

Eftersom en helhetsbedömning av körkortshavaren skall göras vid prövningen av körkortsfrågan är ofta omständigheterna i det enskilda fallet av avgörande betydelse. Valet av påföljd med anledning av brottet har också stor betydelse, liksom omständigheterna vid brotten. I t.ex. RÅ 1982 2:73 återkaldes ett körkort när en båtförare varit höggradigt berusad (alkoholkoncentration i blodet minst 2,49 promille) och fört sin båt i hög fart med fara för människor både till lands och sjöss. Däremot återkallades inte körkortet för en båtförare som fört en båt med en alkoholhalt av 1,55 promille i blodet och dömts till 80 dagsböter (RÅ 1989 ref. 106). I det fallet anförde RegR att allmän brottslighet som inte leder till annan påföljd än böter normalt inte borde medföra återkallelse av körkortet och att körkortet i sådant fall endast borde återkallas om det – oaktat påföljden – fanns anledning att anta att personen är olämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Allvarligare enstaka narkotikabrott leder normalt till återkallelse av körkortet. Så har varit fallet i RÅ 1983 2:35 som avsåg försök till grov varusmuggling av cirka 1,9 kilo cannabiharts, trots att körkortshavaren vid prövningen av körkortsfrågan hade villkorligt frigivits från ett tvåårigt fängelsestraff. Likaså återkallades körkortet (RÅ 1992 not 526) för en person som hade fällts till ansvar för grovt narkotikabrott och grov varusmuggling avseende cirka två kilo amfetamin.

Våldtäkt har i tre fall inte föranlett återkallelse av körkortet, RÅ 1979 2:45 I och II och RÅ 1983 2:90. I det första fallet hade gärningsmannen, efter att på kvällen ha varit på besök hos en 20-årig kvinna, därefter tagit sig in genom ett fönster och tilltvingat sig samlag med kvinnan. Våldet hade bestått i att han, när kvinnan gjort motstånd, hållit handen för hennes mun och tryckt en kudde mot hennes ansikte samt även hållit fast henne. RegR anförde att ”*våldtäkt som ett isolerat brott utan samband med att motorfordon brukats vid brottets begående behöver inte betyda att brottslingen är olämplig som förare av motorfordon. Har brottet skett under sådana omständigheter att det rent allmänt blottar ett bestående sinnelag, präglad av brist på hänsyn till andra, våldsamhet, råhet eller andra liknande själsliga defekter kan det med fog hållas för visst att personen i fråga inte är lämplig att i trafiken framföra bil och att han av den anledningen inte bör vara betrodd med körkort.*” RegR fann att den aktuella våldtäkten såsom den utspelade sig – hur förkastligt brottet än var – inte kunde sägas ge belägg för att gärningsmannens allmänna läggning var sådan att han inte var vuxen ansvaret att köra bil. I det andra fallet, som avsåg våldtäkt av en 11-årig flicka, utgjorde vad som framkommit om körkortshavarens person och hans personliga förhållanden liksom omständigheterna kring våldtäktsbrottet inte anledning anta att körkortshavaren ej skulle komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. I det tredje fallet, som avsåg upprepade våldtäkter, hade brotten förövat mot tre okända kvinnor där gärningsmannen bl.a. hade hotat kvinnorna med kniv. RegR anförde att brottsligheten fick anses vara av sådan kvalificerad art som i regel bör föranleda körkortsingripande. Förhållandena i fallet var emellertid sådana – gärningsmannen hade genomgått sluten psykiatrisk vård och prognosen för fortsatt mognad och utveckling var god – att körkortsingripande ändå inte borde ske.

Även i fråga om annan allmän brottslighet visar praxis att en helhetsbedömning av körkortshavaren skall tillmätas stor betydelse vid prövningen om brottet skall föranleda ett körkortsingripande. I fallet RÅ 1990 ref. 2 hade körkortshavaren dömts för misshandel och olaga hot till skyddstillsyn. Brotten hade bestått i att körkortshavaren i sin bostad dels tagit struhtag på sin hustru och tilldelat henne två slag – det ena hade träffat ryggen, det andra höger överarm – dels hotat sin hustru genom att säga till henne att han skulle strypa henne och bränna ner hennes hus. Enligt RegR fick brotten anses vara en följd av de slitningar som uppstått i familjen under senare år. Varken omständigheterna vid brotten eller vad som framkommit om körkortshavarens person – han hade bl.a. inte gjort sig skyldig till andra brott – motive-

rade ett antagande att han inte skulle komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Däremot återkallades körkortet (RÅ 1979 2:1) när innehavaren – mot vilken riktats ett flertal anmärkningar av den art som avses i 16 § 3 KKL – därefter gjort sig skyldig till förmögenhetsbrott och dömts till skyddstillsyn. Förmögenhetsbrotten hade bestått i grov stöld vid minst tio tillfällen och försök till grov stöld vid två tillfällen under loppet av några månader. Brotten avsåg inbrott i bensinstationers sedelautomater. Körkortshavaren hade vid brotten spelat en underordnad roll och bl.a. därför dömts till skyddstillsyn. Han hade vidare sammanlagt sju anmärkningar i körkortsregistret, varav två skett efter meddelad varning. RegR anförde att även om de brottsliga gärning som körkortshavaren fällts till ansvar för (förmögenhetsbrotten) skulle anses, sedda för sig, ej böra föranleda körkortsåterkallelse, måste de dock ses mot bakgrunden av vad körkortshavaren i övrigt låtit komma sig till last under den korta tid han innehaft körkort. Vid en samlad bedömning av omständigheterna fick därför enligt RegR tillräckliga skäl anses föreligga för att återkalla hans körkort.

I två nyligen avdömda mål – RÅ 1995 ref. 61 I och II – har RegR återkallat ett körkort dels när en körkortshavare dömts för grov miss-handel och olaga tvång till fyra års fängelse, dels när en körkortshavare dömts för dråp till rättspsykiatrisk vård. Spärrtiden bestämdes i det första fallet till 15 månader och i det andra till 24 månader.

Beträffande de spärrtider som normalt kommer i fråga vid tillämpningen av punkten 6 hänvisas till avsnittet om spärrtid ovan. Körkortsstatistiken för de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) utvisar att drygt 400 körkort återkallas årligen med stöd av enbart 16 § 6 KKL, vilket motsvarar något mer än 1 % av alla slutliga återkallelser. Medianen för spärrtiden är tolv månader (första halvåret 1995), vilken bestämdes i 37 % av fallen.

5.6.7 Väsentligt begränsade förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon – 16 § 7 KKL

Som framgår av avsnitt 3.1 om körkortsgivningen får körkort endast utfärdas för den som uppfyller de medicinska krav som bör ställas på förare av körkortspliktiga fordon. T.ex utgör allvarigare synfel hinder för körkort.

Före KKL gällde att återkallelse av körkortet endast kunde ske om sjukdomstillståndet uppkommit efter det att körkortshavaren erhållit sin behörighet. Bestämmelsen är numera tillämplig även om det inte är

klarlagt att sjukdomstillståndet förelåg redan vid körkortsgivningen eller om den redan fanns då, utan att vara känd. Återkallelse bör emellertid inte komma i fråga på grund av en omständighet som var känd redan då behörigheten erhöles (prop. 1976/77 s. 57).

Frågan om sjukdomstillståndet eller skadan skall föranleda återkallelse av körkortet skall avgöras utifrån trafiksäkerhetssynpunkt. I allmänhet torde det innebära att kortvariga eller övergående sjukdomar eller skador inte bör föranleda körkortsåterkallelse.

Det krävs också att de väsentligt nedsatta förutsättningarna att föra körkortspliktiga fordon beror på sjukdom, skada eller dylikt. Endast om det finns ett visat samband mellan dessa förhållanden kan körkortet återkallas. I RÅ 1990 ref. 1 hade en 81-årig körkortshavare avlagt ett körprov – genom en s.k. förarprovsremiss – i syfte att klarlägga hans förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon. Provet avbröts på grund av förarens uppträdande i trafiken. RegR, som konstaterade att ingen utredning fanns om körkortshavarens hälsotillstånd, fann att resultatet av förarprovsremissen inte kunde – även vid beaktande av förarens ålder – anses ha visat att föraren på grund av ålder, sjukdom eller dylikt ej vidare borde ha körkort.

Vid bedömning av om körkortshavarens förutsättningar att föra körkortspliktiga fordon är väsentligt begränsade är de föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, som Vägverket har bemyndigande att utfärda, av väsentlig betydelse. Domstolarna är nämligen vid den bedömning som skall göras enligt punkten 7 bundna av dessa föreskrifter (RÅ 1985 2:70). En ändring av föreskrifterna kan således, om några särskilda övergångsbestämmelser inte meddelas, medföra återkallelse av ett körkort, om körkortshavaren inte enligt de nya föreskrifterna uppfyller de medicinska kraven.

Någon spärrtid skall inte bestämmas vid återkallelse enligt denna punkt.

Under de senaste tre åren (1993 - första halvåret 1995) har drygt 900 körkort återkallats årligen med stöd enbart av 16 § 7 KKL. Det utgör drygt 3 % av alla slutliga återkallelser.

5.6.8 Ej följt föreläggande att ge in läkarintyg m.m. – 16 § 8 KKL

En underlåtenhet att följa ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov medför återkallelse enligt denna punkt.

Den ordning som gäller när ett villkor för körkortet inte följs, t.ex. att ge in läkarintyg med vissa mellanrum, är att körkortshavaren först

måste föreläggas att ge in läkarintyget. Underlåter han att ge in läkarintyget inom i föreläggandet angiven tid kan körkortet återkallas. I beslutet om återkallelse anges då att om körkortshavaren ger in läkarintyg inom en i beslutet angiven viss tidsfrist, kommer körkortet att återlämnas till honom. (43 § andra stycket KKF). Om t.ex. läkarintyget kommer in inom den i beslutet föreskrivna fristen skall körkortet lämnas ut, oavsett om innehållet i läkarintyget visar att körkortshavaren uppfyller de krav som gäller för att inneha körkort eller inte. Anses förutsättningarna för att inneha körkort inte vara uppfyllda med hänsyn till innehållet i intyget får frågan om återkallelse i stället ske med stöd av 16 § 7 KKL. Det kan i regel ske först sedan körkortshavaren underrättats härom och förelagts att yttra sig i ärendet.

Återkallelse enligt denna punkt under de senaste åren (1993 - första halvåret 1995) har enligt Vägverkets körkortsstatistik skett i knappt 1 200 fall och utgör nästan 4 % av alla återkallelser.

5.6.9 Ej följt föreläggande att förnya körkortet - 16 § 9 KKL

Punkten avser bl.a. underlåtenhet att förnya körkortet på grund av att villkor för körkortsinnehavet bör föreskrivas. Körkortet återställs till körkortshavaren, om han inom föreskriven tid ansöker om förnyelse av körkortet.

Återkallelse enligt denna punkt förekommer sällan.

5.6.10 Återkallelse på körkortshavarens egen begäran - 16 § 10 KKL

En begäran om återkallelse enligt denna punkt bör vara skriftlig och egenhändigt undertecknad av körkortshavaren. Ca 300 körkortshavare begär varje år att få någon eller alla behörigheter återkallade.

5.7 Brister i nuvarande system för körkortsingripande

5.7.1 Inledning

En utgångspunkt vid övervägandena om körkortsagstiftningens påföljdssystem bör utformas på något annat sätt än för närvarande är att analysera det nuvarande systemets brister i principiellt och praktiskt hänseende. Att sådana brister föreligger torde vara en allmän uppfattning bland dem som i olika sammanhang har att tillämpa lagstiftningen.

Ett av problemen med påföljdssystemet är att det inte ger ett klart uttryck för vad som är syftet med körkortsingripande. Att trafiksäkerhetens krav är det centrala kan det inte råda någon tvekan om men utformningen och tillämpningen av reglerna om körkortsingripande, framför allt vad gäller återkallelse av körkort, utesluter inte att ett körkortsingripande också får karaktären av en straffpåföljd.

En annan invändning mot det nuvarande påföljdssystemet är att det inte främjar en enhetlig tillämpning och att detta i sin tur skapar bristande förståelse och respekt för systemet. Härigenom påverkas också möjligheterna att använda körkortsingripande som ett pedagogiskt instrument i trafiksäkerhetsarbetet.

5.7.2 Körkortsingripandets karaktär – trafiksäkerhetsåtgärd eller straff

Det är i första hand vid tillämpningen av 16 § 1 - 4 och 6 KKL som återkallelsen i vissa fall har karaktären av straff. Körkortsingripandets syfte är att vara en trafiksäkerhetsåtgärd. Körkortsingripande med anledning av trafikbrott grundar sig på den straffrättsliga bedömningen. Kopplingen mellan brottslig gärning och körkortsingripande härrör från början av seklet. Sedan dess har tillkommit allt fler typer av trafikbrott som skall medföra återkallelse av ett körkort. Den direkta kopplingen mellan brott och körkortsingripande torde vara det främsta skälet till att återkallelsen kan uppfattas som ett extra straff.

Från seklets början och fram till slutet av 50-talet återkallades ett körkort i de flesta fall minst ett år. Betydligt längre återkallelsetider än i dag tillämpades också fram till KKL:s tillkomst. Syftet med bestämmelserna i KKL var inte att detta förhållande skulle ändras i någon större omfattning. I förarbetena till KKL (prop. 1975/76 s. 99 f)

nämndes att spärrtiderna i enlighet med då gällande praxis normalt borde ligga mellan fyra - tio månader vid t.ex överträdelse av en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel. Det anfördes också att minimitiden en månad endast skulle användas i undantagsfall. Av aktuell körkortsstatistik framgår emellertid att andelen beslut med en spärrtid på en månad numera är närmare 20 % av alla beslut. I nästan 70 % av besluten om återkallelse är spärrtiden högst sex månader. Av dem avser det stora flertalet spärrtider på en - tre månader. Skillnaderna mellan vad som uttalades i samband med KKL:s införande och dagens tillämpning är påfallande.

Bestämmelserna om bl.a. spärrtid grundar sig väsentligen på de överväganden som Trafikmålskommittén redovisade i betänkandet Rätten till ratten (SOU 1972:70 - 72). Kommitténs överväganden i denna del byggde på att körkortsåterkallelse skulle beslutas av allmän domstol samtidigt med påföljden för brottet och att återkallelsen till sin karaktär borde betraktas som en särskild rättsverkan av brott. Nuvarande bestämmelser kan därmed sägas ha utformats som om körkortsingripande utgör en extra påföljd med anledning av ett brott mot trafikreglerna.

En annan omständighet som kan ha bidragit till att körkortsingripande fått karaktären av ett extra straff är att de trafikbrott, som inte faller under lagen om straff för vissa trafikbrott, bestraffas med penningböter. Detta kan leda till att reaktionen mot en ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarlig förseelse, som inte bedöms som vårdslöshet i trafik, anses alltför lindrig och därför kompletteras med en körkortsåterkallelse. En sådan användning av institutet körkortsingripande skulle sannolikt inte bli aktuell, om straffet för vissa trafikförseelser, framför allt de som brukar benämnas typfarliga, var dagsböter i stället för penningböter. Det ingår emellertid inte i utredningsuppdraget att överväga någon ändring i den straffrättsliga reaktionen på trafikförseelser.

5.7.3 Ojämnheter i tillämpningen

Det finns enligt aktuell körkortsstatistik betydande skillnader mellan olika län när det gäller besluten i körkortsärenden. I synnerhet gäller ojämnheterna beslut med korta spärrtider och beslut om varningar. Detta torde till stor del bero på konstruktionen av KKL:s återkallelse-regler. Det gäller främst tillämpningen av 16 § 4 KKL där det förutom normalfallet, att körkortet skall återkallas, både finns möjlighet att besluta om varning, om särskilda skäl föreligger, och att underlåta

körkortsingripande, om överträdelsen är att anse som ringa. Återkallelse med anledning av denna punkt uppgår till drygt 50 % av alla återkallelser. Ett belysande fall på svårigheterna att tillämpa reglerna är RÅ 1995 ref. 3. I rättsfallet var fråga om återkallelse av en polis-mans körkort med anledning av att han under ett spaningsuppdrag, då han haft en misstänkt under bevakning, kört mot rött ljus och kolliderat med en annan personbil, så att både person- och fordonsskador uppkommit. Länsrätten återkallade körkortet under fem månader. Kammarrätten ansåg emellertid att överträdelsen var att anse som ringa, varför något körkortsingripande inte skulle ske. En domare i kammarrätten var skiljaktig och ansåg att körkortet skulle återkallas i två månader. RegR bedömde att överträdelsen inte var att anse som ringa men att särskilda skäl fanns för att meddela polismannen varning. Ett annat fall som beskriver olika instansers skilda bedömningar är RÅ 1984 2:16 I. I rättsfallet återkallade länsrätten körkortet sex månader, kammarrätten meddelade varning och RegR beslutade att körkortsingripande överhuvudtaget inte skulle ske.

Ojämnhet i tillämpningen minskar möjligheten att på ett effektivt sätt informera om följderna av en överträdelse i trafiken. Medför en stoppliktsförseelse i ett län återkallelse av körkortet i två månader och i ett annat län återkallelse under en månad och i ett tredje län att körkortshavaren meddelas varning, är det självfallet svårt att nå ut med adekvat information beträffande körkortsföljderna vid en särskild typ av överträdelse. Det har därför ansetts vara svårt att använda körkortsreaktionen som ett pedagogiskt instrument i trafiksäkerhetsarbetet.

6 Ett nytt system för körkortsingripande

Utredningens förslag: Körkortsåterkallelse blir den obligatoriska påföljden för de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarligare överträdelserna av trafikreglerna och för de förhållanden som otvetydigt visar att körkortshavaren utgör en säkerhetsrisk i trafiken. Under speciella förhållanden kan körkortsåterkallelsen ske villkorligt.

Körkortspåföljden vid rattfylleri skärps så att återkallelse blir obligatorisk vid en alkoholkoncentration av minst 0,3 promille i blodet eller 0,15 milligram per liter utandningsluft.

Spärrtider vid körkortsåterkallelse blir minst sex månader och högst fem år. För att få ett nytt körkort efter spärrtidens utgång skall de formella kraven och lämplighetskraven för att erhålla körkort vara uppfyllda. Godkänt förarprov skall också ha avlagts.

Varning utformas som en självständig form av körkortsingripande och tillämpas vid förstagångsförseelser som inte är återkallelsegrundande slag. Hit räknas s.k. typfarliga förseelser. Överträdelser av andra trafikregler skall också föranleda varning, om fara uppkommit eller kunnat uppkomma. En ny förseelse inom en treårsperiod leder normalt till att körkortet återkallas.

6.1 Allmänna utgångspunkter

En körkortshavare skall kunna förväntas föra körkortspliktiga fordon på ett sätt som är förenligt med trafiksäkerhetens krav. Han måste därför besitta nödvändiga kunskaper och personlig mognad. Han måste också vara i god fysisk och psykisk kondition vid körningen.

Körkortshavarens kunskaper skall framför allt avse vägtrafikens regelsystem och de förhållanden som gör förändret av motorfordon till

en i sig farlig verksamhet. Den personliga mognaden skall visa sig i gott omdöme, hänsyn till andra och ansvarsmedvetande i trafiken.

Om det till följd av brister i någon av dessa förutsättningar kan antas att körkortshavaren inte kommer att föra fordon på ett trafik-säkert sätt, är det nödvändigt att samhället ingriper för att undanröja den fara som därigenom kan uppkomma i trafiken. Hur ingripandet skall ske blir beroende av de anmärkningar som kan riktas mot körkortshavaren.

De enda samhälliga intressen som skall bevakas är att trafiksäkerhetens krav och motorfordonstrafikens regler efterlevs. Vad som skall kunna medföra en påföljd beträffande innehavet av körkort måste kunna hänföras till ett förhållande eller beteende som rör körkortshavarens förmåga eller vilja att följa regelsystemet och föra fordonet på ett betryggande sätt.

Den vanligaste anledningen till att en körkortshavare utsätts för en reaktion från samhället är att han begått ett trafikbrott eller en trafikförseelse. Han drabbas då av en straffrättslig påföljd. Hur en sådan påföljd påverkar körkortshavarens fortsatta beteende i trafiken varierar från individ till individ. För den normalt aktsamma föraren, som genom ett tillfälligt förbiseende, en felbedömning eller bristande körskicklighet gjort sig skyldig till en trafikförseelse, torde straffet och anteckningen i körkortsregistret i de flesta fall vara tillräckligt för att han i fortsättningen skall bemöda sig om att leva upp till trafiksäkerhetens krav. Om förseelsen inneburit en mer flagrant överträdelse och ett medvetet risktagande, kan det däremot finnas anledning att anta att föraren inte kommer att låta sitt körsätt påverkas av det utdömda straffet. Här kan då behövas ett ytterligare ingripande, som direkt tar sikte på körkortsinnehavet.

När det gäller sådana trafikbrott som rattfylleri, vårdslöshet i trafik i dess nuvarande definition och grov smitning, är de från trafiksäkerhetssynpunkt så allvarliga att ett körkortsingripande får anses ofrånkomligt vid sidan av straffpåföljden. Inte minst allmänpreventiva skäl talar för en sådan ordning.

Bland trafikförseelserna finns det några som brukar betecknas som typfarliga: avsevärda hastighetsöverträdelser, körning mot rött ljus, underlåtenhet att iaktta stopplikt och omkörning vid övergångsställe. Även om det väl kan förekomma att en sådan förseelse begåtts av ett tillfälligt förbiseende eller genom en felbedömning, bör av hänsyn till den allmänna respekten för trafikreglerna ett körkortsingripande alltid ske.

Utöver trafikbrott och trafikförseelser kan vissa andra gärningar vara ett tecken på att förövaren inte kommer att visa omdöme, hänsyn

och ansvar i trafiken. Det är då fråga om gärningsmän, vilkas brott präglas av hänsynslöshet mot andra, dvs. framför allt sådana som begått allvarliga våldsbrott. För att förhindra att gärningsmannen visar hänsynslöshet även i trafiken, bör körkortsingripande ske vid sådana brott.

Ett körkortsingripande kan bli nödvändigt, om körkortshavaren inte längre uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten eller om hans levnadsvanor ger anledning att anta att han inte kommer att visa omdöme, hänsyn och ansvar i trafiken.

Om en omprövning av rätten att inneha ett körkort resulterar i att den rätten helt eller delvis upphör, har detta visserligen på samma sätt som ett straff en såväl individualpreventiv som en allmänpreventiv funktion. Det är dock fråga om en administrativ påföljd och inte en straffrättslig sådan. För den som drabbas av ingripandet är denna distinktion sannolikt inte av någon praktisk betydelse. Körkortsingripandet upplevs säkert som ett extra straff, vilket dessutom kan komma avsevärd tid efter en lagakraftvunnen dom eller ett godkänt ordningsföreläggande.

Det är angeläget att körkortslagstiftningens påföljdssystem utformas på ett sådant sätt att körkortsingripanden anpassas till vad som verkligen kan anses nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt. All form av slentrianmässig reaktion på en trafikförseelse måste undvikas. Den i förarbetena till KKL och i praxis vid flera tillfällen fastlagda skiljelinjen mellan tillfälliga förbiseenden och medvetna risktaganden måste på tydligast möjliga sätt komma till uttryck i lagstiftningen. Vid valet av påföljd måste proportionalitetsprincipen följas. Rättssäkerheten kräver att påföljdssystemet tillämpas enhetligt i landet och att en körkortshavare, som begått ett brott eller en trafikförseelse, på ett tidigt stadium får klart för sig vilka konsekvenser det kan medföra för körkortsinnehavet. Körkortspåföljden bör meddelas i nära anslutning till straffpåföljden. Den bör inte komma så sent att det inte längre kan sägas att den har någon betydelse för trafiksäkerheten.

6.2 Formerna för körkortsingripanden

Körkortslagstiftningen medger endast körkortsingripande av två slag; återkallelse av körkort och varning. Före 1986 fanns också en möjlighet att meddela körkortshavaren en erinran.

Huvudregeln för körkortsingripande är att körkortet skall återkallas. Undantag görs i 16 § 2 och 4 KKL i vissa fall när en överträdelse kan anses som ringa. Varning i stället för körkortsåterkallelse får,

utom vid allvarigare rattfylleribrott, enligt 22 § meddelas om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Lagtexten ger ingen vägledning för tillämpningen av ringakriteriet eller för bedömningen när varning kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detta påföljdssystem har i praktiken visat sig ge föga utrymme för en nyanserad bedömning av körkortsingripandena så att de anpassas till vad trafiksäkerheten kräver i det enskilda fallet och så att proportionalitetsprincipen följs. Inte heller kan det anses uppfylla de krav på förutsebarhet och enkelhet som är en förutsättning för att ge systemet önskade preventiva effekter. Så som lagtexten är utformad blir körkortsmyndigheternas utgångspunkt att körkortsåterkallelse skall ske, oberoende av vilken punkt i 16 § KKL som ligger till grund för ett ingripande. Visserligen har såväl i förarbetena till KKL som i RegR:s praxis gjorts uttalanden som skall vara vägledande för tillämpningen av ringakriteriet och av varningsinstitutet (se avsnitt 5.5 och 5.6.4), men bedömningen i dessa avseenden är likväl i första hand beroende av en värdering hos den körkortsmyndighet som handlägger ett ärende om körkortsingripande.

Ett påföljdssystem i körkortsagstiftningen bör inte vara utformat och tillämpas så att det av körkortshavarna upplevs som onyanserat, inte förutsebart och slentrianmässigt. Respekten för trafikreglerna och trafiksäkerheten kan undergrävas, om den enskilde får uppfattningen att en körkortsåterkallelse är den normala reaktionen på en trafikförseelse, oavsett förseelsens art och betydelse för trafiksäkerheten. Detsamma kan bli fallet, om körkortsmyndigheternas subjektiva bedömning varierar i alltför hög grad i olika delar av landet. Den pedagogiska effekten av ingripandesystemet blir dessutom minimal.

Enligt vår mening bör därför påföljdssystemet utformas så att det i fråga om trafikförseelser avspeglar det förhållandet att en förseelse många gånger kan bero på ett tillfälligt förbiseende, en felbedömning eller bristande fallenhet att föra motorfordon medan det i andra fall är ett tecken på att körkortshavaren tar medvetna risker i trafiken. Normalpåföljden bör uppenbarligen vara strängare i det senare fallet än i det förra. Vissa förseelser är dessutom av det slaget att något körkortsingripande inte kan anses behövligt vid sidan av straffpåföljden.

För den som gjort sig skyldig till en ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarlig överträdelse eller som på grund av medicinska skäl eller sina levnadsförhållanden i övrigt inte kan förväntas föra körkortspliktiga fordon på ett trafiksäkert sätt måste körkortsåterkallelse anses vara den enda tänkbara körkortspåföljden. Vi kommer att i följande avsnitt närmare utveckla vilka förseelser och andra förhållanden som bör föranleda körkortsåterkallelse. Redan nu kan sägas att de är av den

arten att förhållandevis långa återkallelser bör göras; inte kortare än sex månader. Återkallelsetider på en eller ett par månader bör inte komma i fråga. De ger närmast intrycket av en kompletterande straffpåföljd, vilket inte är förenligt med ett påföljdssystem som endast skall ta till vara trafiksäkerhetens intressen.

Enligt den nuvarande lagen finns möjligheter att underlåta körkortsingripande eller sätta ned spärrtiden om det föreligger synnerliga skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Förarbetena till bestämmelsen (prop. 1975/76:155 s. 109 f) anger att denna säkerhetsventil kan användas vid återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott om körningen har avsett ett kort förflyttning av fordon på gård, parkeringsplats etc. eller om det t.ex. har förflutit en osedvanligt lång tid mellan ett brott och den tidpunkt då föraren mister sitt körkort eller annan körkortsåtgärd ifrågasätts. Motsvarande möjlighet bör finnas även i den nya lagen. Denna möjlighet bör enligt vår mening konstrueras så att det i vissa fall när trafiksäkerheten inte kräver annat ges ett utrymme att återkalla ett körkort villkorligt. En ventil av detta slag gör det också möjligt att kombinera körkortsingripandet med andra åtgärder, t.ex. med föreskrift om alkohol.¹ Villkorlig körkortsåterkallelse bör kunna tillgripas, när det finns särskild anledning att anta att körkortshavaren i medvetande om återkallelsens konsekvenser kommer att vinnlägga sig om att följa trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav. Möjligheten att använda villkorlig körkortsåterkallelse som en reaktionsform bör dock bli beroende av vad körkortshavaren har låtit komma sig till last. Allmänpreventiva skäl torde ofta komma att kräva en ovillkorlig återkallelse.

En villkorlig körkortsåterkallelse innebär att körkortshavaren får behålla sitt körkort men riskerar att förlora det, om han under en provotid visar sig inte motsvara de förväntningar på ett trafiksäkert uppträdande som motiverade den villkorliga återkallelsen. Konsekvenserna av en villkorlig körkortsåterkallelse är därmed av samma slag som en meddelad varning. Det kan då ifrågasättas om det finns anledning att behålla varningsinstitutet som en reaktionsform. Om det fortfarande skulle vara kopplat till återkallelsesituationerna, dvs. att det finns grund för återkallelse av körkortet men varning av särskilda skäl anses som en tillräcklig åtgärd, skulle varningsinstitutet inte fylla

¹ Ett ärende om försöksverksamhet med alkohol bereds för närvarande inom Kommunikationsdepartementet (K94/684/4). Jfr också Delegationens för transporttelematik delbetänkande Bättre trafik med väginformatik (SOU 1996:17).

någon funktion vid sidan av möjligheten att meddela villkorlig körkortsåterkallelse.

Vi föreslår emellertid, av skäl som framgår av det föregående, att principerna för det nuvarande påföljdssystemet ändras. De återkallelsegrundande förseelser som nämns i 16 § 1 - 4 KKL bör enligt vår mening indelas i två grupper; den ena med de ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste förseelserna, som undantagslöst torde bero på ett medvetet risktagande, och den andra med de förseelser som ofta kan bero på tillfälliga förbiseenden och dylikt. I den förra gruppen bör körkortsåterkallelse vara en obligatorisk reaktion. I den senare gruppen bör körkortsingripandet ske genom varning vid typfarliga förseelser och vid andra förseelser endast om det i det enskilda fallet förelegat ett faromoment. På detta sätt uppnås en differentiering av körkortsingripandena i förhållande till förseelsens objektiva svårhetsgrad på liknande sätt som den straffrättsliga differentieringen mellan påföljderna fängelse och böter.

Vi föreslår således att varningsinstitutet behålls men inte som för närvarande kopplas till återkallelseinstitutet. Varningen kommer då, liksom före 1986, att bli en självständig reaktionsform.²

Vårt förslag innebär att det förutom ovillkorlig körkortsåterkallelse kommer att finnas två till synes likartade reaktionsformer. Det skulle kunna hävdas att detta inte är ägnat att förenkla körkortsåterkallelse. Vi menar emellertid att det finns principiellt viktiga skillnader mellan instituten återkallelse och varning. En körkortsåterkallelse är till sin natur, även om den är villkorlig, en strängare reaktion än en varning.³ Förslaget att de förseelser, som bör föranleda ett körkortsingripande, delas in i två olika grupper med återkallelse som enda reaktionsform i den ena och varning i den andra syftar som nämnts till att differentiera körkortsingripandena i förhållande till förseelsernas objektiva svårhetsgrad. Den som gjort sig skyldig till en i sig återkallelsegrundande förseelse bör därför inte kunna räkna med att i stället meddelas en varning.

Vi har också övervägt möjligheten att i den gruppen av förseelser, som enligt förslaget skall föranleda varning, i stället låta reaktionen bli villkorlig återkallelse. En sådan ordning skulle emellertid inte passa in

²Angående skälen för att införa självständig varning och att 1980 ersätta det institutet med erinran se prop. 1975/76:155 s. 106 resp. prop 1979/80:178 s. 45 - 48

³Jfr beträffande förhållandet mellan olika brottspåföljder 1 kap. 5 § och 30 kap 1 § brottsbalken.

i den enligt vår mening önskvärda differentieringen mellan ur trafik-säkerhetssynpunkt allvarliga och mindre allvarliga brott och förseelser. I båda fallen skulle den i sig strängare påföljden återkallelse tillämpas, låt vara att den i de mindre allvarliga fallen skulle få en villkorlig form. Att som enda påföljd för vissa brott och förseelser ha en villkorlig sådan får också ur påföljdssystematisk synpunkt anses tveksamt.

Vid en samlad bedömning av fördelar och nackdelar med att vid sidan av varning införa villkorlig återkallelse som en ny form för körkortsingripande anser vi att fördelarna klart överväger ur såväl principiella som praktiska synpunkter. Möjligheter till en mer nyanserad bedömning öppnas och det finns enligt vår mening inte grundad anledning att anta att det skulle försvåra den eftersträlvade enhetliga tillämpningen av bestämmelserna om körkortsingripande.

Som vi tidigare antytt anser vi att ett körkortsingripande inte kan anses nödvändigt i vissa fall för att upprätthålla respekten för trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav. Även den normalt aktsamma föraren kan någon gång komma i en situation där han överträder en trafikregel, utan att detta inneburit något faromoment. Det är inte sannolikt att någon förare med långvarigt körkortsinnehav skulle sanningsenligt kunna hävda att han aldrig överträtt en trafikregel, t.ex. aldrig överskridit högsta tillåtna hastighet.

Motivet för att slopa det till 1986 existerande institutet erinran var att redan anteckningen i körkortsregistret om en bestraffad trafikförseelse och utsändandet av registerblad till körkortshavaren var ett tillräckligt memento. Detta skäl för att underlåta körkortsingripande vid sidan av straffpåföljden är fortfarande relevant. Det bör återspeglas i lagstiftningen på så sätt att en överträdelse av en trafikregel, som inte tillhör den typfarliga gruppen, skall föranleda varning endast om överträdelsen inneburit att fara uppkommit eller hade kunnat uppkomma.

En annan möjlighet att enligt gällande rätt underlåta ett körkortsingripande vid ifrågavarande slag av trafikförseelser är att förseelsen bedöms som ringa. Av tidigare redovisade uttalanden i KKL:s förarbeten och RegR:s praxis (se avsnitt 5.6.4) framgår att ringabedömningen skall göras utifrån en sammanvägning av händelsens trafikfarlighet och vad man vet om körkortshavaren som förare av körkortspliktiga fordon. Utan en närmare utredning om körkortshavarens person är det ofta svårt att ta ställning i det senare ledet vid en sådan sammanvägning. Av underinstansernas praxis framgår inte i vilken omfattning hänsyn tas till en helhetsbedömning av körkortshavaren som motorfordonsförare. Inte heller synes RegR:s vägledande uttalanden om hur ringakriteriet skall tillämpas ha haft någon större genom-

slagskraft. Vi finner det inte meningsfullt att under dessa förhållanden behålla ringakriteriet som en möjlighet att underlåta körkortsingripande vid bagatellartade förseelser. Däremot bör KKL:s påföljdsbestämmelser inledas med en portalparagraf, där det slås fast att körkortsingripande skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver och att en helhetsbedömning skall göras av körkortshavaren som förare av körkortspliktiga fordon.

Tidigare har vid flera tillfällen övervägts att införa ett s.k. pricksystem som en första reaktionsform vid trafikförseelser, innan körkortsåterkallelse eller varning tillgrips. Pricksystemets för- och nackdelar diskuterades ingående av körkortsutredningen (SOU 1978:27) och i prop. 1979/80:178. Som skäl mot att införa ett sådant system anfördes bl.a. att det skulle bli starkt schabloniserat och motverka strävandena mot en mer individualiserad och nyanserad bedömning i körkortsärendena. Enligt vår mening kan dessa skäl fortfarande åberopas mot ett pricksystem. Vi anser därför att systemet inte bör införas.

Sammanfattningsvis föreslår vi således att körkortsåterkallelse blir den obligatoriska påföljden för de ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste överträdelserna av trafikreglerna och för de förhållanden som otvetydigt visar att körkortshavaren utgör en säkerhetsrisk i trafiken. Vidare föreslår vi att institutet självständig varning återinförs som huvudpåföljd för övriga överträdelser. Systemet bör öppna för större möjligheter än för närvarande att, när ett körkortsingripande övervägs, göra en nyanserad bedömning med beaktande av den aktuella händelsens trafikfarlighet samt vad som kan förväntas av körkortshavarens fortsatta uppträdande i trafiken. Vi föreslår därför att överträdelser, som inte är återkallelsegrundande eller typfarliga, skall föranleda körkortsingripande endast om överträdelserna inneburit att fara uppkommit eller hade kunnat uppkomma. För de överträdelser som skall föranleda körkortsåterkallelse föreslår vi att återkallelsen under speciella förhållanden skall kunna ske villkorligt.

6.3 Återkallelsegrundarna

6.3.1 Vårdslöshet i trafik

Grov vårdslöshet bör liksom i dag föranleda återkallelse av körkortet. Detsamma bör gälla vårdslöshet i trafik. Sedan den 1 januari 1995 krävs att vägtrafikanterna i väsentlig mån har brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycka betingas av omständig-

heterna för att han skall dömas till ansvar för vårdslöshet i trafik. De lindrigare fallen av vårdslöshet har därmed avkriminaliserats.

Vad som i prop. 1994/95:23 har anförts till ledning för tillämpningen av den nya bestämmelsen om vårdslöshet i trafik redovisas i avsnitt 6.6.4. De där angivna bedömningsgrunderna bör leda till att den som fällts till ansvar för vårdslöshet i trafik också uppvisat ett sådant riskfyllt beteende i trafiken att en återkallelse av hans körkort är motiverat. I jämförelse med den ordning som gällde före den 1 januari 1995 kommer däremot flertalet av de vårdslösheter i trafik som då föranledde en återkallelse av körkortet med en förhållandevis kort spärrtid, t.ex. avåknningar, inte att bli återkallelsegrundande. I stället kommer det att vara fråga om återkallelse vid sådana beteenden som redan enligt tidigare ordning föranledde längre spärrtider. Det finns därför starka skäl för att hänföra även vårdslöshet i trafik till de brott som skall medföra obligatorisk återkallelse av körkortet.

6.3.2 Rattfylleri m.m.

I likhet med vad som gäller i dag bör ett körkort återkallas vid rattfylleri och grovt rattfylleri. Vi anser dessutom att återkallelse skall vara obligatorisk om alkoholkoncentrationen i blodet vid körningen uppgått till 0,3 promille (0,15 milligram per liter utandningsluft). Denna gräns för alkoholpåverkan leder enligt praxis i dag som regel till återkallelse av körkortet, även om bestämmelserna i KKL medger att varning meddelas om särskilda skäl föreligger. Vårt förslag innebär i detta avseende således en skärpning av körkortsreaktionen vid trafiknykterhetsbrott. Skälet för att införa en sådan ordning är att det så gott som helt kan uteslutas att den som kör med en sådan alkoholkoncentration inte skulle vara medveten om att han är så påverkad att han utgör en risk i trafiken. Även om han gjort en felaktig bedömning av berusningsgraden är ett sådant beteende att hänföra till ett uttalat risktagande i trafiken och ett allvarligt åsidosättande av de grundläggande regler som gäller för trafiksäkerheten. En gräns för återkallelse av körkort vid en alkoholkoncentration av 0,3 promille i blodet är enligt vår mening en fullt tillräcklig marginal för att sälla bort rena misstagskörningar och individuella olikheter i påverkansgrad. Endast den som är beredd att göra avkall på trafiksäkerheten kan påstå sig föra bil på ett trafiksäkert sätt med en sådan alkoholkoncentration i blodet.

Den föreslagna skärpningen vad gäller rattfylleribrott är också motiverad utifrån samhällets övriga signaler om att alkohol och trafik inte hör ihop.

6.3.3 Grov olovlig körning och grov smitning

Olovlig körning kan föreligga inte endast om föraren helt saknat körkort, utan också om han fört ett körkortspliktigt fordon som inte omfattas av hans körkortsbehörighet. Om en sådan körkortshavare gör sig skyldig till grov olovlig körning, visar han en flagrant ovilja att följa en grundläggande trafikregel. Brottet bör därför medföra obligatorisk körkortsåterkallelse.

Även grov smitning bör föranleda obligatorisk körkortsåterkallelse. Ett sådant brott föranleder redan i dag återkallelse av körkortet och längre spärrtider. Det kan vara fråga om smitning från dödsolycka eller från olycka med allvarliga person- eller egendomsskador. En smitning från en olycka av sådan karaktär ger anledning att så starkt ifrågasätta förarens fortsatta lämplighet att föra körkortspliktigt fordon att en återkallelse av körkortet enligt vår mening är motiverad.

6.3.4 Hastighetsöverträdelser

Före ändringen i 22 § KKL (SFS 1993:820) hade i praxis slagits fast den huvudprincipen att en hastighetsöverträdelse med mer än 30 km/tim eller, på en 30-väg, 20 km/tim, medförde körkortsåterkallelse. Avsikten med ändringen var att domstolarna skulle beakta omständigheterna i de enskilda fallen. RegR har därefter meddelat varning i två fall där hastigheten överträts med mer än 30 resp. 20 km/tim. (se avsnitt 5.6.4).

Lagstiftaren har således uttalat sig för en nyanserad bedömning av hastighetsöverträdelserna. En grov hastighetsöverträdelse måste ses som ett medvetet nonchalerande av en trafikregel som bör föranleda körkortsåterkallelse. Vid bedömningen av om en hastighetsöverträdelse skall anses som grov bör de uttalanden som gjorts i prop. 1992/93:189 samt i rättsfallen RÅ 1990 ref. 66 och RÅ 1994 ref. 41 alltjämt vara vägledande (se avsnitt 5.6.4). Samtidigt bör emellertid beaktas att en körkortsåterkallelse enligt vårt förslag innebär en väsentlig skärpning mot vad som nu gäller; en körkortsspärr om minst sex månader och därefter obligatoriskt förarprov.

6.3.5 Brottslighet m.m.

Grunden för körkortsåterkallelse bör i dessa fall vara densamma som för närvarande. Det skall alltså vara fråga om brott som präglas av hänsynslöshet mot andra (avsnitt 5.6.6). Det bör liksom i dag överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra vilken typ av brott som kan leda till körkortsåterkallelse. Den brottslighet som det här kan bli fråga om är sådan att körkortsåterkallelse bör vara den enda tänkbara körkortspåföljden. Utrymmet för att i dessa fall anse varning som en tillräcklig åtgärd är redan i dag litet.

6.3.6 Ny förseelse efter ett körkortsingripande

Enligt gällande tillämpning av 22 § KKL innebär en varning att om körkortshavaren inom ett par år därefter gör sig skyldig till en trafikförseelse, ytterligare varning kan komma i fråga endast om det finns starka skäl för det. Även om detta inte framgår direkt av KKL:s regler om körkortsingripande, får det anses följa av det gällande systemet med återkallelse som huvudpåföljd med möjlighet att i stället meddela varning, om det finns särskilda skäl.

Vårt förslag innebär att den som varit föremål för ett körkortsingripande skall direkt ur återkallelsereglerna kunna utläsa att, om han därefter gör sig skyldig till en varningsgrundande överträdelse, körkortet kommer att återkallas. Att i ett sådant fall meddela varning skulle inte vara förenligt med den innebörd som vi menar att en varning bör ha. Syftet med varning skall vara att hos körkortshavaren inskräpa vikten av att han i fortsättningen verkligen bemödar sig om att följa trafikreglerna. En ny förseelse inom en viss tid, enligt vår mening tre år, efter ett körkortsingripande bör därför aldrig kunna medföra en varning. Den nya förseelsen kan naturligtvis tänkas vara av sådan art att det finns särskild anledning att anta körkortshavaren trots denna inte kommer att utgöra en fortsatt risk i trafiken. En villkorlig körkortsåterkallelse kan då komma i fråga. Om så skall ske, bör bedömas med hänsyn till den tid som har förflutit sedan ingripandet och vad som föranledde ingripandet. Hade detta formen av en varning för en inte alltför allvarlig förseelse och den nya förseelsen inte heller är av allvarligare slag, bör en villkorlig återkallelse inte vara utesluten. Om ingripandet skedde som körkortsåterkallelse, bör dock krävas starka skäl för att vid en ny förseelse återkalla körkortet villkorligt. I normalfallet bör detta vara uteslutet med hänsyn till den allmänna respekten för trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav.

6.3.7 Övriga återkallelsegrunder

Liksom för närvarande bör ett körkort återkallas, om körkortshavaren på grund av sina medicinska förhållanden inte kan anses lämplig att föra körkortspliktigt fordon samt om han inte följer föreläggande att ge läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Däremot synes det inte lämpligt att tillämpa återkallelseinstitutet, när körkortshavaren inte längre vill ha körkort. Han får i sådant fall begära att få körkortet ogiltigförklarat. Vi anser också att följden av försummelse att efter föreläggande förnya körkortet bör bli att körkortet blir ogiltigt i stället för att det återkallas.

6.4 Spärrtid

I likhet med vad som gäller i dag bör vid beslut om ovillkorlig återkallelse den tid anges varunder körkortet skall vara återkallat. En sådan ordning har avgjorda fördelar i jämförelse med att inte tidsbestämman återkallelsen, även om vissa principiella invändningar kan riktas mot tidsbestämning. Återkallelse av körkort har ju sin egentliga grund i att körkortshavaren har visat eller kan förväntas visa ett från trafiksäkerhetssynpunkt olämpligt uppträdande. En person som således bedömts vara olämplig kan inte förutses bli lämplig vid en viss bestämd tidpunkt i framtiden, vilket tidsbestämningen ger sken av. Tidsbestämningen medför också att återkallelsen får en straffrättslig karaktär. Enligt vår mening kan dessa nackdelar med tidsbestämningen undvikas om minimitiden för återkallelsen blir betydligt längre än i dag och om det införs ett krav på förnyad prövning av personen innan han på nytt betros med körkort.

Vi föreslår därför att återkallelse av ett körkort skall avse minst en tid om sex månader. Denna tid torde vara den minsta tid som måste förflyta för att någon förändring i körkortshavarens beteende kan antas ha inträtt. Vi föreslår vidare att den maximala återkallelsetiden bör vara fem år och inte tre år som gäller i dag. Skälet härför är dels att differentieringen mellan brottens olika svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt tydligt skall kunna komma till uttryck, dels att tre års återkallelse i vissa mycket allvarliga fall inte kan anses vara tillräckligt. Vid fall av grava och upprepade trafiknykterhetsbrott kan man t.o.m. fråga sig om inte återkallelsen bör vara livsvarig, vilket är fallet i en del andra europeiska länder. Vi anser dock att fem års respittid kan vara en lämplig längsta tid vid mycket allvarliga brott innan körkort på nytt får utfärdas.

Gällande minimitid – ett år – vid grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri bör som en konsekvens av den föreslagna skärpningen av spärrtidens minimi- och maximitid förlängas till ett år och sex månader.

6.5 Förutsättningar för att få nytt körkort efter återkallelse

Nuvarande regler i KKF om att återfå körkortsbehörigheten efter en återkallelse är minst sagt krångliga och svåröverskådliga. Ett flertal alternativa krav föreligger beroende av på vilken grund körkortet återkallats och spärrtidens längd. I en del fall krävs både körkortstillstånd och godkänt förarprov. I en del andra fall enbart körkortstillstånd eller enbart godkänt förarprov. I så gott som samtliga fall har dessutom länsstyrelsen möjlighet att särskilt besluta om att körkortstillstånd eller godkänt förarprov (som regel genom ett förordnande härom i beslutet om återkallelse) krävs för att återfå körkortet.

I de fall förarprov krävs för att återfå körkortet är det avgörande hur lång tid körkortshavaren varit utan körkortet. En ettårsgräns gäller därvid som en huvudregel vid återkallelse av körkort. Likaså gäller en ettårsgräns för krav på förarprov vid återkallelse av körkortet enligt 16 § 7 KKL (medicinska förutsättningar), trots att någon spärrtid inte bestäms vid sådana återkallelsesituationer. Kravet på att godkänt förarprov skall avläggas synes sålunda vara motiverat av att körkortshavaren under en längre tid inte varit förare av körkortspliktigt fordon och att han därför, från körvanesynpunkt, bör betros med nytt körkort först sedan han har godkänts vid ett nytt förarprov. Förarprovet vid återfående av körkortet är i princip utformat på samma sätt som gäller för dem som tar körkort för första gången. Någon anpassning av förarprovet till anledningen för återkallelsen eller till körkortshavarens tidigare körerfarenhet görs således inte.

Skälet för att kräva godkänt förarprov för att återfå körkortet efter en återkallelse bör enligt vår mening uteslutande ha sin grund i att förarens kunskaper och färdigheter ånyo bör prövas med anledning av den omständighet som föranlett återkallelsen. Om det inte är utgångspunkten, kan själva återkallelsen som trafiksäkerhetsåtgärd ifrågasättas. Återkallelsen framstår då som ett straff med ett allmänpreventivt syfte och inte som en reaktion mot en förare som på grund av det inträffade visat sådan olämplighet att samhället förlorat tilliten till honom som en trafiksäker förare. Som sagts tidigare är en reaktion

som närmast ger intrycket av att vara en kompletterande straffpåföljd inte förenligt med ett påföljdssystem som endast skall ta till vara trafiksäkerhetens intresse. Det är därför angeläget att återkallelsen framstår som en trafiksäkerhetsåtgärd, vilket således förutsätter att en förnyad prövning sker av föraren innan ha åter betros med körkort. En sådan ordning står också i överensstämmelse med en tolkning av vad ordet återkallelse i allmänhet betyder, nämligen att vad som utlämnats inte längre finns och att det återkallade endast kan återfås om förutsättningarna för innehav kan anses vara uppfyllda. Om någon prövning inte sker, kan en återkallelse innebörd inte anse föreligga, vilket undergräver förtroendet och förståelsen för samhällets reaktion i form av återkallelse av körkortet.

Mot bakgrund av det anförda föreslår vi att godkänt förarprov alltid skall avläggas innan ett nytt körkort utfärdas efter en återkallelse. Förarprovets utformning bör i dessa fall kunna anpassas till anledningen till körkortsåterkallelsen.

Som framgår av avsnitt 3.3 föreslår vi att institutet körkortstillstånd avskaffas. Innan körprov får avläggas skall dock de formella kraven och lämplighetskraven för erhållande av körkort vara uppfyllda. Det samma bör givetvis gälla beträffande körprov för att efter körkortsåterkallelse få ett nytt körkort.

Kravet på förarprov bör också upprätthållas vid tillsvidareåterkallelser. I dessa fall anser vi dock att en lämplighetsprövning inte skall ske, eftersom det inte skulle vara förenligt med den principiella skillnad som måste upprätthållas mellan slutliga återkallelser och återkallelser tills vidare, se vidare avsnitt 8.3.

6.6 Varningsgrunder

6.6.1 Rattfylleri

Vi har i avsnitt 6.3.2 utvecklat skälen för att rattfylleri med en alkoholkoncentration på 0,3 promille i blodet (0,15 mg/l utandningsluft) bör leda till en obligatorisk körkortsåterkallelse. Lägre alkoholkoncentration bör då vid förstagångsförseelse medföra varning. Även enligt gällande praxis är det inte ovanligt att varning meddelas körkortshavaren i sådant fall. Bestämmelserna i KKL ger emellertid möjlighet att meddela varning vid alkoholkoncentrationer upp till 0,5 promille i blodet (0,25 mg/l utandningsluft), vilket vi anser inte vara förenligt med den skärpning av körkortspåföljden vid rattfylleri-brott som vi föreslår. Vi föreslår därför att gränsvärdet för att med-

dela varning vid rattfylleri sänks från detta värde till 0,3 promille i blodet (0,15 mg/l utandningsluft). Det innebär i huvudsak en kodifiering av rådande praxis.

6.6.2 Smitning

När någon gjort sig skyldig till smitning enligt 5 § TBL finns i regel skäl att ifrågasätta förarens lämplighet som körkortshavare. Är det fråga om grovt brott är det enligt vår mening klart att ett körkortsingripande i form av återkallelse är nödvändigt (se avsnitt 6.3.3). Andra fall av smitning är av skiftande slag. En del är mindre allvarliga från trafiksäkerhetssynpunkt medan andra är allvarligare. Enligt nuvarande regler utgör smitning inte grund för återkallelse av körkortet, om överträdelsen kan anses som ringa, vilket sällan är fallet. Tillämpningen av 16 § 2 KKL medför som regel att det även vid lindrigare fall av smitning, t.ex. vid smärre parkeringsskador, finns grund för återkallelse av körkortet (se avsnitt 5.6.2). Mot bl.a. denna bakgrund anser vi att nuvarande ringarekvisit som skiljelinje mellan de smitningsbrott som bör undantas från ett körkortsingripande och de som inte bör undantas, inte fyller någon egentlig funktion. Enligt vår mening bör därför samtliga fall av smitning föranleda ett körkortsingripande. En sådan ordning innebär att reglerna blir enkla och tydliga. Det främjar också en jämn rättstillämpning. Med hänsyn till svårigheterna att skilja ut de smitningar som är allvarligare från trafiksäkerhetssynpunkt än andra, och som därför bör medföra återkallelse av körkortet, bör också skiljelinjen mellan de fall då varning bör meddelas och då körkortet skall återkallas, göras tydlig. Vi föreslår därför att denna skiljelinje följer den straffrättsliga bedömningen. Vid grovt brott skall körkortet återkallas och i andra fall skall körkortshavaren meddelas varning.

6.6.3 Olovlig körning

Körkortsingripande på grund av olovlig körning kan, till följd av vårt förslag om att körkortstillstånden bör avskaffas, i princip endast avse en situation där någon som har körkort kört fordon som han saknar behörighet att köra, t.ex. när den som har ett B-körkort kör buss, tung lastbil eller motorcykel. Sådana fall av olovlig körning föranleder enligt nuvarande bestämmelser att varning i många fall kan anses vara en tillräcklig åtgärd eller att en förhållandevis kort återkallelsetid

bestäms. Skiljelinjen mellan de fall av olovlig körning som ovillkorligen bör föranleda en återkallelse och de fall då varning bör komma ifråga synes från trafiksäkerhetssynpunkt väsentligen överensstämma med den skiljelinje som gäller vid den straffrättsliga bedömning mellan "vanligt brott" och grovt brott. Några avgörande skäl för att undanta de fall av olovlig körning som enligt nuvarande regler kan anses som ringa, kan vi inte finna. Samtliga fall av olovlig körning bör därför medföra att körkortshavaren i vart fall meddelas varning. Är brottet grovt - t.ex. om brottet skett efter en körkortsåterkallelse - skall körkortet däremot återkallas. Härigenom blir reglerna, på samma sätt som föreslås gälla för smitning, enkla och tydliga.

6.6.4 Typfarliga förseelser

De s.k. typfarliga förseelserna enligt 16 § 4 KKL - hastighetsöverträdelser, rödljuskörningar, stoppliktsförseelser och omkörningar vid övergångsställe - utgör majoriteten av de brott som föranleder körkortsåterkallelse. Problemet med dessa överträdelser är att de i många fall är sådana som även den normalt aktsamma föraren kan göra sig skyldig till. En sådan förare behöver inte drabbas av en återkallelse av körkortet för att förstå vikten av att följa dessa för trafiksäkerheten grundläggande regler. I dessa fall är överträdelserna närmast ett utslag av människans bristande förutsättningar att klara av de krav som en alltmer komplicerad trafikapparat ställer. Att återkalla ett körkort i en sådan situation måste från trafiksäkerhetssynpunkt anses som en diskutabel åtgärd och synes inte förenligt med ett påföljdssystem som i första hand har att tillvarata trafiksäkerhetens intresse. Ett körsätt som inneburit ett medvetet risktagande bör däremot medföra att körkortet återkallas. I ett körkortsärende är det dock som regel omöjligt att närmare ta ställning till ett subjektivt rekvisit av detta slag. Den masshantering som präglar körkortsärendena lämpar sig också mindre väl för en sådan svår och utredningskrävande bedömning.

Vad som således skulle vara önskvärt är att kunna urskilja de överträdelser som har inslag av medvetet risktagande från de fall där det är fråga om en tillfällig felbedömning eller liknande. Det i 16 § 4 KKL angivna ringarekvisitet har till syfte att göra en sådan urskiljning. En typfarlig överträdelse anses emellertid nästan aldrig som en ringa överträdelse. Till stor del beror det på, som nämnts ovan, att det inte är möjligt att få överträdelserna tillräckligt belyst ur den synvinkeln, men även förarbetsuttalanden av innebörden att typfarliga överträdelser "visar en påtaglig brist i förarens insikter om och förståelse för

vad trafiksäkerheten kräver” (prop. 1975/76:155 s. 92), har säkerligen bidragit till ringarekvisitets begränsade funktion som skiljelinje mellan överträdelser som kräver ett körkortsingripande och de där detta inte kan anses nödvändigt.

En typfarlig överträdelse kan i vissa fall medföra ansvar för vårdslöshet i trafik. Till ledning för tillämpning av den nya bestämmelsen om vårdslöshet i trafik uttalas i förarbetena (prop. 1994/95:23 s. 122) i sammandrag bl.a. följande. *Från det straffbara området bör som regel undantas sådana förfaranden där trafikanten på grund av tillfällig ouppmärksamhet eller bristande förmåga, gjort en felbedömning av trafiksituationen. Likaså bör rena manövreringsmisstag inte leda till ansvar för vårdslöshet i trafik. Avsikten är i stället att ansvar för vårdslöshet i trafik skall förbehållas sådana beteenden i trafiken som är att beteckna som vårdslösa i egentlig mening. Dit skall främst hänföras sådana fall där trafikanten gjort sig skyldig till medvetet risktagande. Till sådana typiskt sett trafikfarliga beteenden hör t.ex. förande av bil i uttröttat tillstånd, allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter, trafikfarliga omkörningar, brott mot stopplikht eller körning mot rött ljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. Vid bedömningen av om ett beteende skall anses som vårdslöst skall mer ses till skyldigheten att inte skapa trafikfarliga situationer än till av den enskilde trafikanten visad större eller mindre skicklighet att klara uppkomna problem i trafiken.*

Inom det straffbara området hänförs enligt dessa uttalanden överträdelser som är av den karaktären att de även från körkortssynpunkt är att bedöma som så allvarliga att återkallelse av körkortet bör ske. De bedömningsgrunder som gäller beträffande vårdslöshet i trafik är således sådana att de väsentligen urskiljer de typfarliga överträdelser som bör föranleda återkallelse av körkortet. Den överträdelse som inte är av denna allvarliga art blir i stället bedömd som ett brott mot bestämmelserna i VTK. I dessa lindrigare fall bör varning kunna anses vara en tillräcklig körkortsreaktion. Man kan mot denna bakgrund med visst fog hävda att kriterierna för vårdslöshet i trafik är tillräckliga för att urskilja de överträdelser som bör medföra återkallelse – vårdslöshet i trafik – och de fall då en varning kan anses vara tillräcklig – VTK-förseelse.

I detta sammanhang bör emellertid beaktas i vilken utsträckning en typfarlig överträdelse i praktiken blir ansedd som vårdslöshet i trafik. Därvid är den enskilde polismannens bedömning av en överträdelse och hur den rapporteras, av stor betydelse. De allmänna förutsättning-

arna för att få till stånd en fällande dom kan också medföra att överträdelser i stället anses som en VTK-förseelse. Det är ju betydligt enklare att bedöma en överträdelse som en VTK-förseelse än som vårdslöshet i trafik. Det kan därför tänkas att en del överträdelser som utifrån ovan återgivna riktlinjer borde medföra återkallelse av körkortet inte blir bedömda som vårdslöshet i trafik, varför återkallelse i sådant fall inte skulle bli aktuell. En möjlighet att ändå göra överträdelser inom denna gråzon återkallelsegrundande är att införa ett rekvisit i KKL om att ett körkort skall återkallas för det fall överträdelser innefattat t.ex. ett medvetet risktagande. Om körkortsmyndigheten skulle anse att detta rekvisit är uppfyllt vid en typfarlig förseelse skulle varningen således ersättas av en återkallelse. Ett rekvisit av den arten är dock svårt att precisera utan att det samtidigt utgör en av bedömningsgrunderna för vårdslöshet i trafik. Från lagstiftningssynpunkt är det inte lämpligt att införa ett i olika sammanhang snarlikt rekvisit som skall tillämpas av olika domstolar och myndigheter. En utveckling där en överträdelse vid det straffrättsliga förfarandet inte bedöms vara av den arten att personen i fråga bör fällas till ansvar för vårdslöshet i trafik men där körkortsmyndigheten egentligen anser motsatsen och återkallar körkortet, trots att kriterierna för bedömningen är desamma, skulle inte var önskvärd. Vi vill därför inte föreslå en bestämmelse i KKL, som syftar till att kompensera tillkortakommanden vid tillämpningen av bestämmelsen om vårdslöshet i trafik, även om pragmatiska skäl kan tala för att det skulle vara lämpligt att ha en sådan bestämmelse.

Vårt förslag innebär att den som gör sig skyldig till en typfarlig förseelse och inte har någon tidigare körkortsbelastning skall meddelas varning. Vi är medvetna om att detta på vissa håll skulle kunna missförstås så att frekvensen av t.ex. körning mot rött ljus kommer att öka. Förarna skulle kunna få den uppfattningen att en sådan förseelse inte längre anses som en allvarlig överträdelse av trafikreglerna, eftersom den vid en förstagångsförseelse endast medför varning. Respekten för de väsentliga trafikreglerna skulle därmed undergrävas. Emellertid måste vårt förslag beträffande reaktionen mot dessa förseelser ses i sammanhang med vårt förslag till bestämmelser om körkortsåterkallelse.

Det påföljdssystem som vi förordar innebär generellt sett en väsentlig skärpning av reaktionen mot brott och förseelser som utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten. För dessa är en körkortsåterkallelse obligatorisk, låt vara att återkallelse i speciella fall kan vara villkorlig. Varning kan inte komma i fråga för dessa brott och förseelser. Dessutom kommer den kortaste tiden för återkallelse att bli sex månader

och förarprov kommer alltid att krävas för att efter återkallelse få ett nytt körkort. Till den kategorin av trafikförseelser som föranleder körkortsåterkallelse hör de grövre hastighetsöverträdelserna (se avsnitt 6.3.4).

För den som fått en varning och därefter gör sig skyldig till en ny varningsgrundande förseelse är den nya förseelsen, om den sker inom tre år, återkallelsegrundande. Det är givetvis angeläget att detta, liksom de skärpta bestämmelserna om körkortsåterkallelse, klargörs för allmänheten. Även om en förstagångsförseelse renderar endast varning, måste körkortshavarna ha klart för sig att de vid upprepad förseelse inte kan räkna med en eller ett par månaders körkortsåterkallelse för att sedan utan vidare krav få tillbaka körkortet. Körkortshavarna måste göras medvetna om att en meddelad varning regelmässigt får betydligt allvarligare konsekvenser vid ett återfall.

Som vi framhållit kan en typfarlig förseelse vara av det slaget att rekvisiten för vårdslöshet i trafik är uppfyllda. Förseelsen är i så fall återkallelsegrundande. Det måste rimligen kunna förväntas att trafikövervakningen sker på ett sådant sätt att detta slags förseelser verkligt kommer att lagföras som vårdslöshet i trafik.

Mot denna bakgrund anser vi att förslaget om körkortspåföljd för typfarliga förseelser inte skall behöva ge felaktiga signaler till körkortshavarna.

7 Behörighet för taxi m.m.

Utredningens förslag: Den särskilda körkortsbehörigheten TAXI slopas i KKL. Detsamma gäller övriga bestämmelser om behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik. Nödvändiga bestämmelser i dessa avseende bör i stället finnas i YTL.

7.1 Bakgrund

Från den 1 januari 1995 gäller enligt 14 a § YTL¹ att fordon i taxi-trafik endast får föras av den som har särskild förarlegitimation. Denna ordning medför att taxiförare skall ha dels körkort som berättigar honom att föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn i yrkesmässig trafik för personbefordran (behörighet D eller TAXI) i enlighet med KKL:s bestämmelser, dels en förarlegitimation enligt YTL.

Särskilda krav har sedan länge ställts på förare i yrkesmässig trafik. Före KKL gällde att förare av automobil i yrkesmässig trafik måste ha särskilt tillstånd (trafikkort). De allmänna villkoren för att erhålla trafikkort reglerades fram till år 1972, då bestämmelserna om trafikkort infördes i körkortskungörelsen, i en särskild yrkestrafikförordning². I och med KKL avskaffades trafikkorten och en särskild behörighet - TAXI - infördes som berättigar innehavaren att föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn i yrkesmässig trafik för personbefordran (se, prop. 1975/76:155 s. 111 och prop. 1976/77:113 s. 56). Att föra buss eller tung lastbil i yrkesmässig trafik kräver ingen särskild behörighet utöver körkort med behörighet för buss (behörighet D) respektive tung lastbil (behörighet C).

De särskilda kraven som ställs på taxiförare rör dels kompetensen att föra fordonet, dels förarens personliga lämplighet för sådan verksamhet. Det sistnämnda kravet innebär bl.a. att hänsyn tas till brottsliga gärningar som kan ha begåtts. Som skäl för att ställa högre krav

¹SFS 1994:589

²Förordningen 1940:910 angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

på personlig lämplighet av taxiförare har angetts resenärens beroende av den enskilde förarens agerande. Resenärens utsatta situation ställer särskilda krav på förarens pålitlighet och ärlighet. Kraven på personlig lämplighet på taxiförare blev tydligare än tidigare i och med avregleringen av taxinäringen. I syfte att säkerställa att taxiförarna uppfyller de krav som bör ställas upp för dem har först införts ett krav på yrkeskunnande i YTF och därefter den nu aktuella förarlegitimationen i 14 § a YTL.³ Den 1 juli 1993 infördes också en bestämmelse i KKL som ger möjlighet att återkalla taxibehörigheten och behörigheten D separat, om körkortshavaren gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att inneha körkort med sådan behörighet.

De två slagen av behörighet för att föra taxi behandlas i departementspromemorian *Den yrkesmässiga trafiken* (Ds 1994:100).⁴ Där uttalas (s.43 f) att de olika behörigheterna kan medföra problem ”i en del fall då en taxiförarens körkort återkallas av den länsstyrelse som har utfärdat körkortet, utan att taxiförarlegitimationen återkallas, på grund av att beslutsrätten i detta fall finns hos en annan länsstyrelse, nämligen myndigheten i det län där föraren är folkbokförd”. I promemorian påpekas också fördelarna med att ha endast en taxiförarlegitimation och att det därvid ligger närmast till hands att pröva om bestämmelserna i KKL kan tas bort och låta reglerna om taxiförarlegitimation vara ensamt gällande.

Bestämmelserna i KKL om behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran och i yrkesmässig trafik i övrigt innebär i sammandrag följande.

För att få föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn i yrkesmässig trafik för personbefordran krävs taxibehörighet eller körkort med behörigheten D. Traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har körkort med behörighet C, D eller E eller körkort med taxibehörighet (5 § KKL). Straffbestämmelser för den som bryter mot dessa behörighetskrav finns i 35 och 36 § KKL.

Åldersgränsen för taxibehörighet är 19 år. För att kunna få körkort med sådan behörighet måste sökanden redan ha körkort med behörigheten B.

³I samband med att särskild förarlegitimation för taxiförare infördes kritiserades detta dubbla krav på behörighet av bl.a. Lagrådet, prop. 1993/94 s.64.

⁴Se även Ds 1993:91 *Ökad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken*.

Vägverket har meddelat föreskrifter om medicinska krav (VVFS 1996:200) och om förarprov. De medicinska kraven för taxibehörighet är de samma som gäller för behörigheterna D och DE och är högre ställda för dessa behörigheter än för övriga körkortsbehörigheter. Beträffande förarprov är särskilda föreskrifter meddelade för behörigheten TAXI (VVFS 1996:184). Kraven på kunskap och förmåga är därvid högre än vad som gäller för körkortsbehörigheten B.

Behörigheterna D och TAXI får, som nämnts tidigare, återkallas separat om körkortshavaren har gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att inneha körkort med sådan behörighet (17 § KKL). Någon spärrtid skall inte bestämmas om behörigheterna TAXI och D återkallas separat.

7.2 Överväganden och förslag

En samordning av de olika taxibehörigheterna så att endast en behörighet krävs innebär att de särskilda krav som bör ställas på förare av taxi, utöver det grundläggande kravet på körkort för fordonet som sådant, antingen regleras i KKL eller i YTL. Med hänsyn bl.a. till att särskilda krav för att föra taxi avser regler om körning i yrkesmässig trafik och att det synes angeläget att även i fortsättningen ha kvar en särskild förarlegitimation, som kan sättas upp i taxin, anser vi, efter samråd med 1995 års yrkestrafikutredning, att dessa ytterligare krav som bör gälla för taxiförare regleras i YTL. Det innebär att den nuvarande särskilda taxibehörigheten i KKL kan utgå. En sådan ordning torde dock förutsätta att de särskilda krav på erfarenhet, ålder och medicinska förutsättningar, som i dag gäller enligt KKL för att få taxibehörighet, i stället anges i YTL.

Efter samråd med 1995 års yrkestrafikutredningen bedömer vi också att det är en fördel om KKL överhuvudtaget inte innehåller några bestämmelser som rör förutsättningarna för att föra fordon i yrkesmässig trafik. Sådana bestämmelser bör i stället finnas i YTL. En sådan systematisk uppdelning av bestämmelserna mellan KKL och YTL torde medföra att bestämmelserna i KKL blir både tydligare och lättare att förstå. Vi föreslår därför att även bestämmelserna i 5 § andra stycket om behörighet att föra traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon i yrkesmässig trafik samt straffbestämmelserna i 35 och 36 § KKL utgår från KKL och att nödvändiga bestämmelser, inklusive övergångsbestämmelser, i dessa avseende införs i YTL.

8 Övriga frågor

8.1 Giltighetstiden för vissa utländska körkort

Kommunikationsdepartementet har överlämnat Rikspolisstyrelsens rapport (1995:6) om asylsökandes bil- och körkortsinnehav m.m. till utredningen för överväganden i den del rapporten berör giltigheten i Sverige av körkort som utfärdats i stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹.

8.1.1 Gällande bestämmelser

Ett utländskt körkort som utfärdats i en stat utanför EES gäller enligt 15 a § andra stycket KKL i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som Sverige tillträtt och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock ett sådant körkort endast i förening med bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Om körkortet saknar fotografi av körkortshavaren, gäller det endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi. Ett utländskt körkort medför enligt 15 c § KKL inte rätt att föra bil (personbil, lastbil och buss) innan innehavaren har fyllt 18 år.

Om det utländska körkortet är ogiltigt i den stat som har utfärdat det, gäller körkortet naturligen inte i Sverige. Ett utländskt körkort är också ogiltigt i Sverige, om det har bytts ut mot ett svenskt körkort eller om innehavaren av det utländska körkortet också har ett svenskt körkort som är omhändertaget eller återkallat (15 b § första stycket KKL).

Giltighetstiden i Sverige för utländska körkort utfärdade i stater utanför EES är ett år, räknat från det innehavaren folkbokförs i Sverige (15 b § andra stycket KKL). Om en ansökan har lämnats in

¹ K95/1048/RS

om utbyte av det utländska körkortet mot ett svenskt, blir dock det utländska körkortet inte ogiltigt under den tid en sådan ansökan prövas. Det sistnämnda har i första hand betydelse för körkort som utfärdats i Schweiz och Japan, eftersom Sverige endast byter ut körkort från dessa stater utanför EES.

8.1.2 Konventioner om vägtrafik m.m.

Bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige har sin grund i de konventioner om vägtrafik som Sverige har anslutit sig till. Beträffande körkort utfärdade utanför EES gäller för närvarande tre internationella överenskommelser, 1926 års Pariskonvention om automobiltrafik, 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik och 1968 års Wienkonvention om vägtrafik. Sverige har också ingått överenskommelser med vissa enskilda stater, vilka alla utom Schweiz, numera ingår i EU.

Konventionernas grundtankar innebär att Sverige skall godkänna användningen av anslutna staters körkort som behörighetshandlingar vid tillfälliga vistelser i Sverige.

Genèvekonventionen förbinder Sverige att tillåta varje förare över 18 år som har ett giltigt körkort utfärdat i någon av de anslutna staterna att, utan ytterligare prövning, föra de fordon i Sverige för vilka körkortet gäller. Skyldigheten att godkänna körkortens giltighet gäller inte längre än under ett års oavbruten vistelse i Sverige.

Wienkonventionen anger att Sverige inte behöver godkänna giltigheten av anslutna staters körkort, om körkortshavaren vid utfärdandet av körkortet hade sitt normala hemvist i Sverige eller om han efter utfärdandet har flyttat sin normala hemvist hit. Fördragsslutande stater får också enligt Wienkonventionen vägra godkänna körkort som giltiga för färd med motorfordon eller fordonskombinationer för vilka det krävs körkort med behörigheten C, D eller E (tung lastbil, buss respektive tungt släpfordon), om innehavaren inte har fyllt 21 år.

Bestämmelserna i KKL innebär att utländska körkort utfärdade utanför EES gäller i Sverige ett år räknat från den dag då innehavaren folkbokförs här, oavsett om vistelsen i Sverige varit betydligt längre. Genèvekonventionen föreskriver däremot att godkännandet av anslutna staters körkort skall gälla minst ett års oavbruten vistelse i Sverige.

Bestämmelser om när någon vid inflyttning till Sverige skall folkbokföras finns i 3 § folkbokföringslagen (1991:481). Där sägs att den skall folkbokföras som kan antas under sin normala livsföring komma att regelmässigt tillbringa sin nattvila eller motsvarande vila

(dygnsvilan) i landet under minst ett år. Den som är skyldig att ha uppehållstillstånd, men som inte har det, skall inte folkbokföras, om det inte finns synnerliga skäl. Den som vistas i Sverige medan en ansökan om uppehållstillstånd handläggs skall således folkbokföras först när uppehållstillstånd har beviljats.

8.1.3 Överväganden

Reglerna om folkbokföring och om giltighet av utländska körkort i Sverige innebär bl.a. att de som vistas här medan en ansökan om uppehållstillstånd handläggs har rätt att med stöd av ett utländskt körkort föra fordon dels under handläggningstiden, dels minst ett år efter det att uppehållstillstånd har beviljats och personen i fråga därmed folkbokförs i Sverige. Därefter gäller inte körkortet. Endast om den asylsökande har ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES eller i Schweiz eller Japan kan det utländska körkortet bytas ut mot ett svenskt körkort. Handläggningstiden för ett ärende om uppehållstillstånd har således stor betydelse för hur länge ett utländskt körkort är giltigt i Sverige. Det kan därför finnas skäl att överväga om vistelsens längd, vad gäller ett utländskt körkorts giltighet i Sverige, skall bestämmas på ett sätt som närmare än folkbokföringen ansluter till vistelsens faktiska längd, t.ex. tidpunkten för en ansökan om uppehållstillstånd. Att föreskriva en kortare giltighetstid än ett år från det vistelsen i Sverige påbörjades skulle stå i strid mot Genèvekonventionen. Frågan om vistelsetidens anknytning till folkbokföringen behandlades i prop. 1979/80:178. Det anfördes (s. 52) att man med den ordningen får ett enkelt och enhetligt system som inte skapar svårigheter och ojämnheter vid den praktiska tillämpningen.

För att belysa omfattningen av konsekvenserna av nuvarande bestämmelserna om giltighet av utländska körkort utfärdade utanför EES har uppgifter om invandringen till Sverige hämtats från Statens Invandrarverk. I januari 1996 vistades knappt 19 000 personer i Sverige på asylförläggning antingen på grund av att deras ansökan om uppehållstillstånd avslagits men beslutet ännu inte verkställts eller att beslut om uppehållstillstånd ännu inte hade fattats. Den genomsnittliga vistelsen på asylförläggning varar ca två år. Det är inte ovanligt att vistelsen kan komma att överstiga tre år. Ett utländskt körkort gäller under denna tid, om det inte är ogiltigt i Sverige av andra skäl.

Enligt Invandrarverket beror den extremt långa genomsnittliga vistelsen på asylförläggning till stor del på att avslagna ansökningar om uppehållstillstånd inte kunnat verkställas till följd av rådande situa-

tion i det forna Jugoslavien. Fram till och med 1993 var den genomsnittliga väntetiden på förläggningssluss ca 12 - 13 månader.

De långa väntetiderna gäller normalt endast för dem som inte beviljas uppehållstillstånd. Den genomsnittliga väntetiden på ett första beslut i uppehållstillståndsfrågan är nämligen endast drygt fyra månader. Om beslutet innebär att uppehållstillstånd beviljas, lämnar normalt sökanden asylförläggningen kort tid efter beslutet.

För det stora flertalet sökande som får uppehållstillstånd i Sverige gäller alltså att deras utländska körkort är giltigt i Sverige under cirka ett och ett halvt år. Denna tid torde inte vara så lång att några egentliga problem uppstår genom att vistelsens längd i körkortssammanhang bestäms med ledning av folkbokföringen.

Betydligt längre giltighetstider i Sverige för utländska körkort uppkommer däremot i situationer när den som ansöker om uppehållstillstånd antingen överklagar ett avslagsbeslut till Utlänningsnämnden, vilket nu sker i cirka 98 % av fallen, eller när det finns andra hinder för att avvisa sökanden från Sverige. Invandrarverkets beslut om vägrat uppehållstillstånd ändras av Utlänningsnämnden i endast cirka fem procent av fallen. De problem som uppkommer i och med att giltighetstiden för utländska körkort beräknas med folkbokföringen som utgångspunkt, är således i främsta rummet hänförliga till personer som inte kommer att få bosätta sig i Sverige.

I mars 1996 uppgick antalet nya asylsökande i Sverige till ungefär 100 personer i veckan. Enligt Invandrarverket kan det antas att många av dem kommer att beviljas uppehållstillstånd. Det torde vara mycket svårt att förutse om nuvarande förhållanden kommer att bestå, eftersom antalet asylsökande i Sverige är beroende av situationen i omvärlden.

I de fall då en körkortshavare har för avsikt att bosätta sig i Sverige finns det uppenbara nackdelar med att ett körkort gäller under en längre tids vistelse i Sverige för att sedan vid en viss tidpunkt bli ogiltigt. Som framgår av ovan redovisade uppgifter synes dock denna situation uppstå i ett begränsat antal fall.

Ett större problem uppkommer däremot beträffande dem som inte kan antas få uppehållstillstånd och dem som, trots att de inte beviljats uppehållstillstånd, inte kan avvisas. Dessa kan i vissa situationer, som beskrivits ovan, under en förhållandevis lång tid åberopa sitt utländska körkort utan att deras förarkompetens prövas. En sådan prövning borde vara den naturliga följden av att deras körkort inte kan bytas ut mot ett svenskt. Enligt Rikspolisstyrelsens rapport är många länsstyrelser och förläggningsschefer av den uppfattningen att de asylsökande har dålig, för att inte säga mycket dålig, kompetens både vad avser teore-

tiska kunskaper och praktiska förutsättningar för att framföra ett fordon i svensk trafikmiljö. Om den uppfattningen är riktig, kan asylsökande utgöra ett trafiksäkerhetsproblem. Från den utgångspunkten borde ogiltigheten av det utländska körkortet i dessa fall inträda i så nära anslutning till inresan i Sverige som möjligt. Emellertid saknas offentlig statistik som pekar ut denna grupp av körkortshavare som mer olycksdrabbad än andra.² Däremot synes det finnas ett samband mellan antalet asylsökande och antalet fall av olovlig körning.³ Det sistnämnda har emellertid inget att göra med utländska körkortets giltighetstid i Sverige. Oavsett trafiksäkerhetsaspekter kommer dock denna grupp av asylsökande till följd av att deras körkort är giltiga i Sverige under en obegränsad tid i en gynnsammare ställning beträffande deras körkortets giltighet i Sverige än de som får uppehållstillstånd och folkbokförs här.

I detta sammanhang måste dock beaktas att det numera, till följd av EG-direktivet om körkort, krävs att en körkortssökande varit folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar eller studerat här i minst sex månader för att kunna erhålla ett svenskt körkort (9 § KKL). Om vistelsens längd inte längre skulle knyta an till folkbokföringen, utan i stället till den tidpunkt när en ansökan om uppehållstillstånd görs i Sverige, vilket är Rikspolisstyrelsens förslag, skulle det kunna innebära att en sökande till sådant tillstånd, vid handläggningstider som överstiger sex månader, under viss tid saknar möjlighet att föra varje slag av fordon som kräver körkort, nämligen från den tidpunkt då hans utländska körkort inte längre gäller – ett år efter ansökningstillfället – och till dess han varit folkbokförd här i sex månader, d.v.s. minst sex månader efter beslutet om uppehållstillstånd. En sådan ordning skulle komma att drabba samtliga innehavare av utländska körkort som söker uppehållstillstånd i Sverige och inte enbart den grupp av asylsökande som nu är i fråga. Det torde nämligen inte vara möjligt att enbart för den gruppen fastställa giltighetstiden för ett utländskt körkort med utgångspunkt i ansökningen om uppehållstillstånd.

Sammanfattningsvis finner vi att det de onekligen finns skäl som talar för den i Rikspolisstyrelsens rapport föreslagna lösningen av de problem som kan uppstå till följd av att vissa asylsökandes utländska körkort gäller under lång tid. Innan slutlig ställning till förslaget tas, bör dock enligt vår mening närmare utredas i vilken utsträckning

² Se också Rikspolisstyrelsens rapport 1995:6 s. 70.

³ a.a. s. 25

denna grupp kan anses utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Det bör vidare undersökas om en anknytning av ett utländskt körkortsgiltighet i Sverige till innehavarens ansökan om uppehållstillstånd kan få icke önskvärda konsekvenser för andra än dem som avses i rapporten. Dessa frågor är av det slaget att de inte kan anses lämpade för körkortsutredningens överväganden. Vi anser oss därför inte böra nu föreslå någon ändring i gällande regler om giltigheten i Sverige av körkort som utfärdats i stater utanför EES.

8.2 Preliminärt beslut om körkortsingripande

Utredningens förslag: Ett preliminärt beslut skall kunna meddelas för alla slag av körkortsingripanden, dvs. inte endast i fråga om varning utan också vid körkortsåterkallelse.

Preliminära beslut om körkortsingripande för godkännande inom viss tid får enligt gällande regler (46 a § KKL) endast utfärdas om ingripandet är begränsat till varning. En framställning till Kommunikationsdepartementet från Länsstyrelsen i Hallands län (Dnr. K95/2552/RS) med förslag till utökade möjligheter att utfärda preliminära beslut har överlämnats till utredningen. Förslagen innebär att preliminära beslut också skall kunna utfärdas vid återkallelse av körkort och vid beslut om ej ytterligare ingripande. Enligt framställningen kommer, om förslaget genomförs, ett stort antal körkortsärenden hos länsstyrelsen att kunna handläggas på ett enklare och mindre resurskrävande sätt än för närvarande. Handläggningstiden för ärendena kommer att minska och den enskilde kommer inte att besvärmas med begäran om yttrande och delgivning i "onödan".

8.2.1 Överväganden och förslag

Det överlämnade ärendet föranleder följande överväganden.

Inom straffrätten finns möjligheter till summariska avgöranden av frågan om ansvar för brott (48 kap. rättegångsbalken). Bestämmelserna innebär att frågan om ansvar för vissa slag av brott får upptas av åklagare genom strafföreläggande och av polisman genom föreläggande av ordningsbot. Ett föreläggande innebär att den

misstänkte omedelbart eller inom viss tid föreläggs ett bötesstraff. Godkänns föreläggandet gäller det som dom vilken har vunnit laga kraft. Åklagaren får utfärda strafföreläggande beträffande brott, för vilket ingår böter i straffskalan, dock inte normerade böter. Polisman får inte utfärda ordningsbot om den misstänkte förnekar gärningen.

Enligt vår mening behöver frågor om körkortsingripanden inte kringgärdas av högre krav på rättssäkerhet än vad som gäller brott för vilka åklagare får utfärda strafföreläggande. I syfte att förenkla och effektivisera handläggningen av körkortsärenden bör det därför enligt vår bedömning kunna införas bestämmelser som ger möjligheter för länsstyrelsen att i större utsträckning än nu utfärda preliminära beslut om körkortsingripanden. Ett preliminärt beslut bör under vissa förutsättningar kunna utfärdas för alla slag av körkortsingripande, dvs. såväl interimistiska och slutliga beslut om återkallelse av körkortet som beslut om varning. Det bör enligt vår mening vara en förutsättning för att utfärda preliminära beslut att det finns grundad anledning att anta att körkortshavaren är beredd att godta beslutet. Antagandet härom får baseras på omständigheter eller uppgifter som föreligger i ärendet. Körkortshavaren kan t.ex. utan vidare förklaring erkänna brottet eller förseelsen. Det kan, vidare vara så att omständigheterna vid gärningen är sådana att det inte finns någon tvekan om skulden. I dessa fall bör ett preliminär beslut om körkortsingripande komma i fråga. Tyder däremot uppgifterna eller omständigheterna i ärendet på att körkortshavaren ställer sig oförstående inför det inträffade eller bestrider han gärningen som sådan eller vissa mer betydelsefulla omständigheter vid denna, bör preliminärt beslut inte utfärdas. Preliminärt beslut bör inte heller utfärdas om det finns tvekan om vilket slag av körkortsingripande som brottet eller förseelsen skall medföra. Det bör också gälla om längden på spärrtiden är tveksam. Spärrtidens längd kan t.ex. vara beroende av körkortshavarens personliga förhållanden. Sammanfattningsvis menar vi att preliminära beslut om körkortsingripanden bör kunna utfärdas i de fall då den gärning eller det förhållande som läggs till grund för ett körkortsingripande inte är ifrågasatt eller på annat sätt tveksam och det inte heller är så att omständigheterna vid gärningen eller körkortshavarens personliga förhållande har någon avgörande betydelse för körkortsingripandet, vare sig det gäller formen eller spärrtiden.

8.3 Utvidgad lämplighetsprövning i vissa fall

8.3.1 Bakgrund

För att erhålla nytt körkort efter slutlig återkallelse av ett körkort krävs enligt nuvarande regler alltid körkortstillstånd, om återkallelsen föranletts av trafiknykterhetsbrott. Den som fått sitt körkort återkallat av det skälet måste således genomgå en förnyad lämplighetsprövning, i vissa fall också en s.k. utvidgad lämplighetsprövning, för att få körkort på nytt. Är det däremot fråga om en återkallelse tills vidare av körkort (interimistisk återkallelse) krävs dock som regel inget körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet.

Regeringen har till utredningen överlämnat en gemensam skrivelse från Vägverket, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och Länsstyrelsen i Skaraborgs län (K94/4030/RS), i vilken föreslås att utredningen skall utreda möjligheterna att förhindra att interimistiskt återkallade körkort återfås utan utvidgad lämplighetsprövning. Skrivelsen hänvisar till rapporten Utvärdering av den utvidgade lämplighetsprövningen, som myndigheterna på regeringens uppdrag tillsammans utarbetat.

8.3.2 Överväganden

Bestämmelser om utvidgad lämplighetsprövning finns för närvarande i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVSF 1990:70).⁴ De innebär att den som genom lagakraftvunnen dom dömts för trafiknykterhetsbrott där alkoholkoncentrationen i blodet uppgått till minst 1,5 promille i blodet (0,75 mg/l i utandningsluften), skall till en ansökan om körkortstillstånd foga ett särskilt utlåtande som styrker kravet på nyktert levnadssätt enligt nuvarande 7 § andra stycket KKL. Något utlåtande behöver inte lämnas om ansökningen om körkortstillstånd görs senare än fem år från dagen för domen eller motsvarande straffrättsliga avgörande.

För att bestämmelserna om utvidgad lämplighetsprövning skall bli tillämpliga krävs således att skuldfrågan beträffande trafiknykterhets-

⁴ Nya föreskrifter om särskild utredning efter rattfylleribrott träder i kraft den 1 januari 1997, VVSF 1996:200.

brottet är straffrättsligt avgjord. Om så inte är fallet, gäller inte bestämmelserna. Det medför, såsom påpekats i rapporten Utvärdering av den utvidgade lämplighetsprövningen, att det kan inträffa att den som fått sitt körkort återkallat tills vidare med anledning av misstänkt trafiknykterhetsbrott med sådan alkoholkoncentration som den utvidgade lämplighetsprövningen anger, undgår detta utredningskrav, om trafiknykterhetsbrottet inte är straffrättsligt avgjord när giltighetstiden för det interimistiska beslutet löper ut. Av rapporten framgår att av 3 754 undersökta fall⁵ har i 60 fall körkortet återlämnats utan att föreskriften om utvidgad lämplighetsprövning kunnat tillämpas.

Som nämnts ovan är kraven för att få nytt körkort efter en återkallelse olika beroende på om återkallelsen är slutlig eller om det är fråga om ett interimistiskt beslut. Detta har sin grund i huvudregeln att det krävs ett lagakraftvunnet straffrättsligt avgörande för att ett körkortsingripande skall kunna göras med anledning av brottslig gärning. Körkortsmyndigheten skall således i princip inte göra en bedömning i skuldfrågan. Möjligheten att återkalla ett körkort tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande är ett undantag från den principen. En återkallelse tills vidare förutsätter att det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt, dvs. att det är sannolikt att körkortshavaren kommer att fällas till ansvar för den gärning han är misstänkt för. En återkallelse tills vidare skall tidsbestämmas på samma sätt som gäller för spärrtid. Skälen till nuvarande bestämmelser om återkallelse tills vidare av körkort framgår av prop. 1978/79:178 s. 190, 202.

Den till utredningen överlämnade skrivelsen rör endast frågan om utvidgad lämplighetsprövning i samband med återlämnande av ett tills vidare återkallat körkort. Skrivelsen föranleder emellertid övervägande om en lämplighetsprövning över huvud taget bör förekomma i sådana fall. Avgörande bör därvid vara om detta är förenligt med det grundläggande kravet att en körkortsåterkallelse på grund av brott förutsätter en lagakraftvunnen dom i brottmålet.

I den ovan nämnda propositionen betonades vikten av att den principiella skillnaden mellan en slutlig körkortsåterkallelse och en återkallelse tills vidare upprätthålls. Skälet till att en brottslig gärning föranleder körkortsåterkallelse är att gärningen är av sådant slag att körkortshavaren inte kan anses lämplig att föra körkortspliktiga for-

⁵ Undersökningsmaterialet omfattar alla i Göteborgs och Bohus län och i Skaraborgs län, som har haft körkortet återkallat på grund av grovt rattfylleri med en alkoholkoncentration över 1,5 promille i blodet under tiden 1 juni 1989 - 31 maj 1992.

don. Lämplighetsfrågan är således avhängig av skuldfrågan, vilken är en fråga uteslutande för allmän domstol. Körkortsmyndigheten kan inte slutligt återkalla körkortet innan skuldfrågan har slutligt avgjorts. En återkallelse tills vidare innebär att körkortsmyndigheten gör ett antagande om hur skuldfrågan kommer att besvaras och gör bedömningen att körkortshavaren därför inte kommer att anses lämplig att föra körkortspliktiga fordon under viss tid. Den interimistiska återkallelsen kan ses som ett tillfälligt avbrott i körkortshavarens förarbehörighet i avvaktan på att skuldfrågan och därmed lämplighetsfrågan har slutligt prövats. När giltighetstiden för den interimistiska återkallelsen har löpt ut, bör körkortet återlämnas, även om skuldfrågan ännu inte har slutligt avgjorts. Med hänsyn till de förhållandevis långa spärrtider som vårt förslag innebär bör dock förarprov krävas, se avsnitt 6.5.

Giltighetstiden för en interimistisk återkallelse skall motsvara den spärrtid som kan antas bli fastställd vid en slutlig återkallelse. Ur rättssäkerhetssynpunkt bör det inte accepteras att giltighetstiden förlängs därför att skuldfrågan ännu inte avgjorts och den slutliga lämplighetsprövningen inte kunnat ske. Så skulle emellertid bli fallet om återlämnandet av körkortet skulle bero på utfallet av en ny "interimistisk" lämplighetsprövning. Denna måste ju då avse samma förhållanden som de som prövades vid beslutet om återkallelse tills vidare och ledde till den fastställda giltighetstiden. Det är svårt att hävda att det med en sådan ordning skulle finnas någon principiell skillnad mellan en slutlig återkallelse och en återkallelse tills vidare.

De betänkligheter som generellt kan resas mot en lämplighetsprövning i samband med återlämnande av ett tills vidare återkallat körkort förstärks, när det blir fråga om en utvidgad lämplighetsprövning. En sådan skulle ju innebära att körkortsmyndigheten, trots att körkortshavaren ännu inte dömts för trafiknykterhetsbrott, skulle agera som om så hade skett, dvs. kräva ett särskilt utlåtande om ett nyktert levnadssätt.

Vi anser mot denna bakgrund att någon lämplighetsprövning inte skall ske när ett tillsvidareåterkallat körkort efter giltighetstidens utgång men före slutligt avgörande i skuldfrågan skall återlämnas till körkortshavaren.

8.4 Administration av körkortsfrågor

Utredningens förslag: Körkortsärenden bör handläggas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet.

8.4.1 Bakgrund

Enligt tilläggsdirektiven till utredningen (Dir. 1995:155) skall i slutbetänkandet lämnas förslag till förenkling av länsstyrelsernas hantering av körkortsfrågor. Direktiven har sin grund i att riksdagen den 18 maj 1995 godkänt regeringens förslag (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) att frågor om återkallelse av körkort skall prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd i stället för av den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet. Enligt direktiven bör dock innan reformen genomförs en noggrann analys av konsekvenserna av ändringen och behovet av ytterligare författningsändringar för en förenkling av hanteringen av körkortsfrågor i detta hänseende utredas.

I den ovan nämnda propositionen (s. 24) anförs följande.

” I ärenden om återkallande av körkort anser regeringen att det är angeläget att körkortshavarna genom ett besök på myndigheten skall ha möjlighet att personligen träffa den eller de personer som handlägger ärendet. Ärendena bör därför lämpligen handläggas vid den länsstyrelse där körkorts innehavaren är folkbokförd. En sådan ordning underlättar också kontakterna med andra berörda myndigheter, t.ex. polisen och socialnämnden. Detta är ägnat att förkorta handläggningstiden och minska de administrativa kostnaderna. I de ärenden om körkortstillstånd som avser vidgad behörighet underlättas handläggningen också. Regeringen bedömer att handläggningstiderna och administrationskostnaderna totalt sett inte kommer att öka till följd av förändringen.”

8.4.2 Överväganden och förslag

Bestämmelser om vilken länsstyrelse som skall handlägga körkortsärenden finns för närvarande i KKF, bl.a. i 9, 26, 33, 34 och 35 §§. De innebär att en ansökan om körkortstillstånd skall göras hos länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd. Har ett körkortstillstånd meddelats prövas däremot alla frågor beträffande körkortet eller kör-

kortstillståndet av den länsstyrelse som meddelat tillståndet. Det innebär att inte enbart frågor om körkortsingripande utan även att frågor om särskild utredning och beslut om att föreskriva villkor för körkortet, skall prövas av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Det gäller också vissa andra frågor som uppkommer sedan körkortstillståndet meddelats, t.ex. frågor om förnyelse av körkort i vissa fall.

Frågor om giltighet av ett utländskt körkort prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd eller, om han inte är folkbokförd i Sverige, av länsstyrelsen i det län där förseelsen eller ingripandet har skett.

Vistas körkortshavaren i ett annat län, får länsstyrelsen hänskjuta ärendet till länsstyrelsen i detta län om körkortshavaren begär det eller länsstyrelsen annars finner det lämpligt.

En ändring av den s.k. forumregeln i KKF i frågor om körkortsingripanden i enlighet med förslaget i prop. 1994/95:126 medför att även andra forumbestämmelser i KKF bör ändras så att de ansluter till denna ordning. T.ex. bör den länsstyrelse som skall inleda en utredning beträffande en körkortshavares lämplighet vara densamma som prövar frågan om ett eventuellt körkortsingripande med anledning av vad som kommit fram vid utredningen. Om utredningen i stället ger vid handen att det bör föreskrivas villkor för körkortsinnehavet, bör likaledes beslut om villkor för körkortsinnehavet fattas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd.

Vi bedömer att en ordning av detta slag, i likhet med propositionsuttalandena, i huvudsak skapar förutsättningar för en förbättrad och effektivare hantering av körkortsärenden, både för myndigheterna och för den enskilde. Förslaget medför dock en viss omfördelning av körkortsärendena mellan länsstyrelserna, t.ex. torde storstadsregionerna tillföras ärenden från de mindre befolkningstäta länen genom att körkortshavaren bytt folkbokföringsort sedan körkortstillståndet meddelades. Vägverket har tagit fram uppgifter om hur förändringen skulle påverka antalet gällande körkort i respektive län. Av uppgifterna framgår t.ex. att länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Malmöhus, Hallands och Göteborgs och Bohus län skulle tillföras körkortshavare medan övriga länsstyrelser skulle få färre körkortshavare. I t.ex. Stockholms län skulle enligt uppgifterna antalet körkortshavare öka med ca 100 000 (+ 12 %) medan körkortshavarna i Jönköpings län skulle minska med nästan 20 000 (- 10 %). Troligtvis kommer förändringarna i antalet körkortshavare att medföra en motsvarande förändring beträffande antalet körkortsärenden. Förändringarna i dessa avseende torde dock inte vara sådana att de bör hindra införandet av

ändrade forumregler för körkortsfrågor. Detsamma bör gälla det förhållandet att ändrade forumregler får till följd av att körkortsakter m.m. får skickas mellan länsstyrelserna i de fall ett körkortsärende blir aktuellt och körkortshavaren har flyttat till ett annat län.

Sammanfattningsvis föreslår vi att forumreglerna när det gäller körkortsärenden ändras så att körkortshavarens folkbokföringsort i första hand bör avgöra vilken länsstyrelse som skall pröva ett körkortsärende. Beträffande utformningen och tillämpningen av bestämmelserna hänvisar vi till författningskommentarerna till 1 kap. 5 § KKF (avsnitt 11.2).

8.5 Vissa frågor om avgifter

Bestämmelser om avgifter för körkortsärenden finns dels i 110 § KKF, dels i förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket. I KKF finns avgiftsbestämmelser för ärenden som avser utfärdande av traktorkort, förnyelse av traktorkort och om länsstyrelsernas dispensärenden. Beträffande avgifternas storlek gäller bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191). Avgifter för körkortstillstånd, körkort, m.m. bestäms enligt förordningen med taxa för Vägverket.

Reglerna om avgifter för körkortsärenden berörs i ett från Kommunikationsdepartementet till utredningen överlämnat ärende (K95/1129/RS). Ärendet avser en framställning från länsstyrelsen i Hallands län om en översyn av reglerna om avgift för ansökan om körkortstillstånd och för utbyte av utländskt körkort. Länsstyrelsens förslag innebär att bestämmelserna i KKF om avgifter för vissa ärenden ändras så att avgift tas ut för ansökan om körkortstillstånd och ansökan om utbyte av utländskt körkort mot ett svenskt.

Enligt vår bedömning har frågor om avgifter för ärenden enligt KKL och KKF ett intimt samband med ansvars- och kompetensfördelningen mellan Vägverket och länsstyrelserna. Som vi redovisat i avsnitt 3.3 anser vi att de organisatoriska och administrativa överväganden som detta kräver inte ingår i vårt uppdrag. På grund härav och då länsstyrelsens framställning framför allt avser avgifter för körkortstillstånd, som enligt vårt förslag kommer att slopas, anser vi att det i avvaktan på en lösning av de organisatoriska och administrativa frågorna inte bör göras någon ändring i den nuvarande ordningen för avgifter i körkortsärenden.

8.6 Frågor rörande rapporteringssystemet

Utredningens förslag: Underrättelse om brott skall ske om brottet föranlett penningböter som överstiger 800 kr i stället för 600 kr, som gäller i dag. Motsvarande beloppsgräns föreslås också gälla vid upprepade förseelser.

8.6.1 Bakgrund

Vägverket skall enligt nuvarande 86 § KKF framställa ett registerblad när verket får en underrättelse eller ett besked från Rikspolisstyrelsen om vissa brott. På registerbladet anges uppgifter ur underrättelsen och körkortsregistret. Registerbladet sänds till berörd länsstyrelsen som tar ställning till om innehållet i underrättelsen skall föranleda ett körkortsingripande. Enligt nuvarande regler skall underrättelse inte lämnas beträffande brott som föranlett penningböter med sammanlagt 600 kr, om den bötfällda under de senaste fem åren inte har funnits skyldig till något annat brott som skall rapporteras. En enstaka förseelse som föranlett penningböter om högst 600 kr resulterar alltså inte i att ett registerblad framställs, om inte körkortshavaren gjort sig skyldig till något annat brott.

Vägverket framställer ungefär 240 000 registerblad per år. Av dessa föranleder endast cirka 25 procent någon form av körkortsingripande.

Regeringen har den 6 april 1995 till utredningen överlämnat en framställning från Vägverket om ändringar av bestämmelserna i KKF rörande rapportering av brott i syfte att minska antalet onödigt framställda registerblad.

Regeringen har därefter den 21 december 1995 uppdragit åt Vägverket att utreda handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden och att föreslå de tekniska och administrativa förändringar som behövs för att effektivisera den (K95/4424/4). Uppdraget har utförts i samråd med länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län. I redovisning av uppdraget (FT10 96:647) föreslås ändringar vad gäller underrättelseskyldigheten och därmed Vägverkets skyldighet att framställa registerblad.

8.6.2 Överväganden och förslag

En rimlig utgångspunkt när det gäller i vilka fall underrättelse om en brottslig gärning skall lämnas till körkortsmyndigheten är att brottet kan föranleda ett körkortsingripande. Om det redan innan underrättelse görs går att konstatera att brottet inte skall föranleda något körkortsingripande, bör inte heller någon underrättelse beträffande brottet lämnas.

I syfte att minska antalet onödiga underrättelser föreslår Vägverket och de två länsstyrelserna i den ovan nämnda redovisningen av uppdraget bl.a. följande. Beloppsgränsen för underrättelseskyldighet beträffande brott höjs från nuvarande 600 kr till 800 kr i penningböter. Beträffande vissa brott som inte föranleder högre penningböter än 800 kr, t.ex. vissa farliga omkörningar, brott mot väjningsplikt, brott mot lastsäkringsbestämmelser och underlåtenhet att hålla tillräckligt avstånd till framförvarande fordon, bör dock underrättelse alltid lämnas, eftersom dessa brott normalt bör föranleda ett körkortsingripande. Det gäller då brott mot bestämmelserna i 27 och 45 - 51 §§ VTK. Vid upprepade förseelser föreslås också en sammanlagd beloppsgräns på 800 kr i penningböter för att underrättelse skall lämnas.

De ändringar i underrättelseskyldigheten om brott som Vägverket och länsstyrelserna föreslår synes enligt vår mening vara väl avvägda och även förenliga med vårt förslag till nytt system för körkortsingripande. Vårt förslag till bestämmelser i KKF om underrättelseskyldighet om brott innehåller därför de av Vägverket föreslagna ändringarna, se vårt förslag till 7 kap. 3 § första stycket KKF.

9 Körkortslagstiftningens struktur

Utredningens förslag: De för den enskilde väsentligaste reglerna samlas i en ny körkortslag.

I en ny körkortsförordning tas i princip in endast rena tillämpningsföreskrifter.

Bestämmelserna om förarutbildning förs över från KKF till två nya författningar - lag om trafikskolor och förordning om trafikskolor.

Överväganden och förslag

Förutsättningarna för rätten att föra fordon av olika slag finns i såväl KKL som KKF. Den som t.ex. vill veta vilka krav som ställs för att få körkort eller vilka regler som gäller för körkortsingripande måste således gå igenom båda dessa författningar. KKL kan sägas vara förhållandevis väl strukturerad, vilket dock inte är fallet med KKF.

Enligt vår mening bör den enskilde i princip behöva gå endast till KKL för att få veta vilka regler som gäller. Lagen bör i sådant avseende innehålla bestämmelserna om förarbehörighet, behörighetshandlingarna (körkort och traktorkort), förutsättningarna för att utfärda sådan handling samt körkortsingripande. Till lagen bör också från KKF föras över de för den enskilde viktigaste reglerna för övningskörning, dvs. behörighetsåldern och kravet på uppsikt över övningskörning. Vissa administrativa bestämmelser samt regler om överklagande, ansvarsbestämmelser och bemyndigande kan inte undvaras i KKL. Reglerna om utländska körkort har redan tagits in i KKL och träder i kraft den 1 juli 1996.

Innehållet i KKF bestäms av de materiella bestämmelserna i KKL och det bemyndigande som ges i lagen till regeringen att meddela ytterligare föreskrifter. KKF bör endast innehålla rena tillämpningsföreskrifter. Materiella bestämmelser som riktar sig till enskilda och som i dag finns i KKF, bör i stället ges i lagen. I vissa avseende är

det dock ofrånkomligt, för att inte KKL skall bli alltför omfattande, att föreskrifter i KKF riktar sig till enskilda. Det gäller t.ex. undantagen från behörighetskraven vid körning inom särskilda områden och närmare föreskrifter om övningskörning. Nuvarande KKF innehåller också bestämmelser som inte bör ges i en förordning. Det gäller bl.a. bestämmelserna om förarutbildning. Enligt nuvarande bestämmelser får trafikskola drivas endast efter tillstånd av Vägverket. Tillstånd meddelas efter en lämplighetsprövning. Ett meddelat tillståndet kan återkallas. Bestämmelserna om trafikskolor saknar betydelse för behörigheten att föra motorfordon. Vi föreslår därför att föreskrifterna om trafikskolor, även om de rör förarutbildningen i ett brett perspektiv, bör ges i särskilda författningar - en lag och en förordning om trafikskolor.

Nuvarande KKF innehåller också bestämmelser som enligt vår mening kan meddelas i form av myndighetsföreskrifter. Det gäller bl.a. närmare föreskrifter om förnyelse av körkort och traktorkort i vissa fall, t.ex. när ett körkort har förstörts eller förkommit. I dessa fall bör rena hanteringsbestämmelser kunna ges i Vägverkets föreskrifter. Skyldigheten att förnya ett körkort och vilka följderna är när körkortet inte förnyas bör dock regleras i KKL.

Föreskrifter meddelade av Vägverket bör också kunna ersätta de detaljerade bestämmelserna i KKF om vissa förutsättningar för att få avlägga förarprov, t.ex. att sökanden skall förete bevis om förarutbildning för fordonsslaget.

En allmän utgångspunkt vid översynen av bestämmelserna i KKF är att försöka samla bestämmelser, som i dag återkommer i flera olika sammanhang, i en generell bestämmelse. Det gäller t.ex. bestämmelser om vilken länsstyrelse som skall pröva en viss fråga och om skyldigheten att anmäla att ett körkort förstörts eller förlorats.

Reglerna om körkortsregistret tar stort utrymme i KKF. Det torde dock inte medföra någon strukturell förbättring att överföra dem till en särskild författning. De bör därför kvarstå i KKF, där de ju också sakligt hör väl hemma.

Såväl KKL som KKF bör indelas i kapitel.

10 Kostnader

I kostnadshänseende innebär våra förslag framför allt att den administrativa hanteringen av körkortsärenden förenklas. I vilken omfattning detta kommer att medföra kostnadsminskningar för det allmänna är dock inte möjligt att uppskatta ens med något så när säkerhet. Några kostnadsökningar torde inte behöva förutses. Den enskildes kostnader kommer liksom för närvarande att bestå i avgifter för myndighetshanteringen i olika sammanhang. Förslagen innebär inte i sig någon förändring i det hänseendet. Det undantagslösa kravet på lämplighetsprövning och förarprov för att den som fått sitt körkort återkallat skall kunna få ett nytt körkort medför dock en marginell kostnadsökning för den enskilde.

För bedömningen av förslagens kostnadsaspekter kan följande vara av viss betydelse.

En mer lättöverskådlig körkortsanstalt bör göra körkortsmyndigheternas tillämpning mindre resurskrävande.

Om kravet på körkortstillstånd slopas enligt vårt förslag, kommer Vägverkets hantering av körkortsärenden att bestå endast i utfärdande av körkort; beslut om utfärdande, framställning av körkortet och utskick till sökanden. Förarprovsstationerna kan dock i viss utsträckning komma att få ta emot de för den förenklade lämplighetsprövningen nödvändiga handlingarna för vidarebefordran till länsstyrelsen.

Länsstyrelsernas resursåtgång för hantering av ansökningar om körkortstillstånd och frågor om körkortsvillkor uppgår enligt uppgift till drygt 100 årsarbetskrafter. Någon beaktansvärd förändring i resursåtgången kan inte förväntas, om institutet körkortstillstånd ersätts med en lämplighetsprövning i anslutning till förarprovets teoretiska del.

Vårt förslag till nytt påföljdssystem med en uppdelning i återkallelsegrundande och varningsgrundande förhållanden bör i de flesta fall förenkla prövningen hos länsstyrelserna och förvaltningsdomstolarna, även om en helhetsbedömning av körkortshavaren fortfarande blir aktuell vid t.ex. bestämmande av spärrtid och vid prövning av förutsättningarna för villkorlig körkortsåterkallelse. Den utvidgade möjlig-

heten till preliminärt beslut om körkortsingripande bör också göra handläggningen mindre resurskrävande.

Frågor om körkortsingripande kommer att prövas av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Länsrätten i samma län blir därmed behörig domstol. Det kan tänkas att detta kommer att göra körkortshavarna mer benägna att vid överklagande till länsrätt begära muntlig förhandling. För närvarande, då det avgörande för domstolsbehörigheten är i vilket län körkortstillstånd har meddelats, torde begäran om muntlig förhandling normalt ske bara om körkortshavarens folkbokföringslän är detsamma som det i vilket körkortstillståndet meddelats.

Att privat övningskörning alltid skall ske under uppsikt av någon som godkänts som handledare, kommer att medföra administrativa kostnader för det allmänna och avgiftskostnader för den enskilde. Totalt sett bör detta dock inte innebära några kostnadsökningar, eftersom det nuvarande kravet på körkortstillstånd för den som övningskör samtidigt slopas.

Med den tid som stått till förfogande för utredningsarbetet har vi inte haft möjlighet att bedöma vilka kostnadseffekter våra förslag kan få i trafiksäkerhetshänseende.

11 Författningskommentarer

11.1 Förslaget till körkortslag

1 kap. Lagens tillämpningsområde

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande inledande bestämmelse till KKL med den skillnaden att det har lagts till att lagen också gäller behörighetshandlingar som ger sådan rätt, dvs. körkort och traktorkort.

2 kap. Förarbehörighet

1 - 4 §

I paragraferna anges vad som krävs för att ha rätt att föra respektive slag av fordon. I 1 § anges vilka fordon som förutsätter innehav av ett gällande körkort. I 3 kap. 6 och 8 § KKL anges från när ett körkort börjar gälla och när det upphör att gälla.

I dag föreskrivs att om ett släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta. Vi anser att kravet på körkortsbehörighet för släpfordonet redan följer av den behörighet ett körkort ger enligt vårt förslag till 3 kap. 1 § KKL. Det behöver därför inte anges i detta sammanhang att behörighet även krävs för släpfordonet.

Paragrafen om rätten att föra traktor med gummihjul och motorredskap klass II har omarbetats i redaktionellt hänseende. I sak medför ändringen endast att rekvisitet "tillfälligt" utgår. Detta rekvisit torde ha både en begränsad betydelse och vara svårt att tillämpa när det gäller att bedöma om körningen är olovlig eller inte.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 § KKL, såvitt gäller färd inom inhägnat område. Särskilda bestämmelser om övningskörning finns i 4 kap., varför sådan körning inte behöver undantas från kravet på förarbehörighet. Beträffande förarprov är det självklart att den som avlägger körprov inte behöver ha föreskriven behörighet för fordonet. Detta torde därför inte behöva anges. Övriga undantag är så speciella att de inte bör belasta KKL utan i stället tas upp i KKF.

3 kap. Behörighetshandlingarna

1 och 2 §

Paragraferna motsvarar nuvarande 1 § andra och tredje styckena KKL. Av skäl som framgår av avsnitt 7 föreslår vi att behörigheten TAXI slopas.

3 och 4 §

Paragraferna motsvarar nuvarande 7 § KKF.

5 §

Ett körkort bör i likhet med vad som gäller i dag medföras vid färd med ett körkortspliktigt fordon och på tillsägelse visas för polisman eller bilinspektör. Eftersom detta endast gäller föraren av fordonet och inte den som är passagerare, anges i bestämmelsen att det är den som för fordonet som skall ha med sig körkortet.

Kravet på att ha med sig körkortet regleras i dag i 8 § KKF. Den form av åliggande för den enskilde som det här är fråga om bör enligt vår mening anges i lagform. Att kortet skall vara i sådant skick att det kan läsas utan svårighet torde enligt vår mening inte behöva föreskrivas.

6 §

Första stycket anger från vilken tidpunkt rätten att föra fordon enligt ett körkort inträder. Bestämmelser ersätter nuvarande 15 § KKL om att ett körkort inte gäller innan det har lämnats ut. Vi har valt att i stället knyta giltigheten av ett körkort till Vägverkets beslut att utfärda körkort. Ett körkort skall utfärdas när sökanden har genomgått och

godkänts i den prövning som gäller för att erhålla körkortet, alltså när sökandens personliga och medicinska förhållanden inte utgör hinder för körkort samt när han godkänts i både kunskapsprovet och körprovet. I och med godkänt körprov är prövningen av sökanden avslutad. Vägverket skall då besluta att utfärda körkort för denne. Från och med denna dag, vilket i allmänhet torde innebära samma dag som godkänt körprov har avlagts, gäller körkortet. Under den tid som det tar att framställa körkortet och vidarebefordra det till körkortshavaren – vilket kan beräknas till cirka en vecka – får fordon föras i enlighet med beslutet att utfärda körkort. Någon motsvarighet till nuvarande 6 a § KKL, dvs. att bevis om godkänt förarprov gäller som ett slags interimistiskt körkort behövs då inte. Inte heller torde det vara nödvändigt att föreskriva att beslutet skall medföras av föraren vid färd med ett fordon som förutsätter körkort. Vid en eventuell poliskontroll får föraren i stället åberopa detta beslut, varvid en kontroll mot körkortsregistret får göras. Samma straffrihetsgrund som gäller i andra fall när körkortet inte medförs, bör gälla i detta fall, alltså att straff inte skall utdömas om förarens identitet genast har kunnat fastställas. En ordning av beskrivet slag torde inte innebära några olägenheter från polisiär synpunkt.

Med utfärdande av körkort avser vi inte enbart den situationen att en behörighet erhållits efter förarprov m.m. utan även andra beslut som rör rätten att föra fordon enligt körkortet, t.ex. om inskränkningar i behörigheten eller andra villkor, antingen dessa införs, upphävs eller ändras. I samtliga dessa fall skall ett nytt körkort utfärdas. I sammanhanget bör uppmärksammas att det nya EG-anpassade körkortet, som införs den 1 juli 1996, skall innehålla uppgift om inskränkningar och villkor för att framföra fordon i form av olika koder. Detta innebär att om länsstyrelsen t.ex. beslutar att ett villkor skall börja gälla för ett körkortet, Vägverket också skall besluta om att utfärda ett körkort i enlighet med beslutet så snart länsstyrelsens beslut börjar gälla. Motsvarande bör också gälla när fråga är om återkallelse av viss behörighet.

Om en körkortshavare redan har ett körkort när ett nytt körkort utfärdas, bör denne vara skyldig att efter anmaning överlämna det äldre körkortet till Vägverket eller polismyndigheten, se vårt förslag till 7 kap. 8 § KKL. Det äldre utfärdade körkortet kommer vid ett nytt beslut om att utfärda körkort att ersättas av detta senare beslut. Det torde inte behöva föreskrivas särskilt att det först utfärdade körkortet upphör att gälla. Det torde följa av allmänna principer att ett beslut endast gäller så länge annat inte har beslutats.

Frågor om förnyelse av körkort regleras enligt vårt förslag till 9 §.

7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om obligatoriska regelbundna läkarundersökningar av körkortshavare med behörigheterna C eller D som har fyllt 65 år. Från den 1 juli 1996 gäller enligt 15 § KKL att sådana undersökningar skall ske vid tioårsförnyelsen av körkortet, om körkortshavaren då har fyllt 65 år. Den nuvarande ordningen har vissa brister, bl.a. är det tioårsförnyelsen som avgör när de medicinska förutsättningar skall prövas och inte körkortshavarens ålder. En sådan ordning gör det möjligt att kringgå bestämmelserna om obligatoriska regelbundna läkarundersökningar. Om t.ex. körkortet har eller påstås ha förkommit skall körkortet förnyas utan att det är fråga om en tioårsförnyelse. Efter en förnyelse gäller körkortet i tio år. Om en sådan förnyelse av körkortet görs strax innan tioårsförnyelsen kommer nästa förnyelsetillfälle och därmed kravet på läkarundersökning att skjutas framåt i tiden tio år. Vi menar att en sådan ordning är otillfredsställande. Vårt förslag är att kravet på obligatoriska regelbundna läkarundersökningar i stället knyts till körkortshavarens ålder på så sätt att behörigheterna C och D endast gäller till och med det år då körkortshavaren fyller 65 år. En sådan ordning medför att det inte behövs något anmaningsförfarande för att behörigheterna skall upphöra att gälla. De kommer i stället att upphöra att gälla automatiskt vid utgången av det år körkortshavaren fyller 65 år, om denne inte ansöker om att giltighetstiden för behörigheterna skall förlängas. För att giltighetstiden skall förlängas krävs självfallet att de medicinska kraven för att inneha körkort med dessa behörigheter är uppfyllda. I annat fall bör ansökningen avslås.

Det är vidare vår uppfattning att de återkommande läkarundersökningarna efter 65 år måste vara tätare än vart tionde år för att de skall ha någon trafiksäkerhetseffekt. Vi föreslår därför att körkortshavarens medicinska förutsättningarna för att inneha behörigheterna C och D skall prövas vart femte år från det körkortshavaren har fyllt 65 år.

Beträffande det praktiska förfarandet vid en ansökan om förlängd giltighetstid för behörigheterna C och D hänvisar vi till kommentaren till 3 kap. 3 § KKF.

8 §

Ett körkort bör i vissa fall upphöra att gälla av formella skäl, alltså utan beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkortet. Dessa situationer regleras i förevarande paragraf.

Punkt 1

Enligt nuvarande ordning blir ett körkort som inte har förnyats i rätt tid ogiltigt, om inte körkortshavaren följer en anmaning att ansöka om förnyelse av körkortet inom viss tid (24 § KKF). Denna ogiltighets-situation kan endast uppstå i de fall det icke i rätt tid förnyade körkortet visas upp för polisman eller bilinspektör. I vissa andra fall av underlåten förnyelse skall i stället körkortet återkallas. Det gäller när texten i körkortet skall ändras till följd av ett beslut om villkor enligt 34 § KKF. I ytterligare andra fall när körkortshavaren är skyldig att förnya körkortet medför en underlåtenhet att förnya körkortet varken att det blir ogiltigt eller att körkortet skall återkallas, t.ex. när en viss behörighet har återkallats. Enligt vår mening är dessa bestämmelser onödigt krångliga och svåra att förstå.

Vårt förslag till förenkling av dessa bestämmelser innebär att ett körkort upphör att gälla, om det inte förnyas efter föreläggande. Ett föreläggande att förnya körkortet bör meddelas av länsstyrelsen. Som vi närmare utvecklar i kommentaren till 9 § avser förnyelsen enbart situationer där de formella uppgifterna i körkortet skall ändras. Om en körkortshavare således inte har ansökt om förnyelse av körkortet senast tio år efter utfärdandet, bör länsstyrelsen förelägga körkortshavaren att inom viss tid ansöka om förnyelse av körkortet hos Vägverket. Följs inte föreläggande upphör körkortet automatisk att gälla. Detsamma bör enligt vår mening gälla vid underlåten förnyelse till följd av att körkortshavarens namn eller personnummer har ändrats.

Punkt 2 - 4

Bestämmelserna i dessa punkter motsvarar nuvarande 15 § första stycket 3 och 5 samt andra stycket 2 KKL.

Punkt 5

För närvarande gäller att ett körkort skall återkallas, om körkortshavaren begär det (16 § 10 KKL). Det kan anföras systematiska tveksamheter mot att hänföra en körkortshavares egen begäran om att körkortet skall upphöra att gälla till bestämmelser som reglerar samhällets möjligheter att ingripa mot ett körkortsinnehav, dvs. återkallelse av körkort.

Den nuvarande ordningen medför också vissa oklarheter när det gäller giltigheten av utländska körkort i Sverige. Ett utländsk körkort gäller nämligen inte i Sverige, om innehavaren också har ett svenskt

körkort och detta är omhändertaget eller återkallat. Om den som innehar både ett svenskt och ett utländskt körkort vill behålla det utländska, skall han enligt 15 b § KKL begära återkallelse av det svenska körkortet. Enligt ordalydelsen blir emellertid det utländska körkortet då ogiltigt. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1995/96 118 s. 27) anges att frågan om hur begreppet återkallat i detta sammanhang skall tolkas i jämförelse med vissa artiklar i EG-direktivet om körkort får överlämnas till rättstillämpningen. För att undvika tillämpningsproblem anser vi att en körkortshavares begäran att körkortet inte längre skall gälla bör utgöra en formell ogiltighetsgrund, i stället för som i dag, en återkallelsegrund. Till skillnad mot de andra ogiltighetsgrunderna i denna paragraf bör länsstyrelsen i detta fall meddela ett beslut om att körkortet upphört att gälla. En begäran att ett körkort skall upphöra att gälla bör kunna avse en viss behörighet, vilket anges i andra stycket.

9 §

Bestämmelsen reglerar i vilka fall ett körkort skall förnyas. Det bör ske tio år efter utfärdandet och när någon ändring inträtt beträffande uppgift i körkortet, t.ex. att namnet har ändrats. Enligt nuvarande bestämmelser hänförs till förnyelse av körkort alla ändringar i körkortet, oavsett om uppgifterna är formella eller materiella. Körkortet skall i dag förnyas t.ex. om en viss behörighet återkallas eller om ett villkor för körkortet skall anges på kortet. Ett körkort skall också förnyas om körkortshavarens namn har ändrats eller om körkortet har förkommit. Vi menar att förnyelse av körkort endast bör komma i fråga när ändringarna i körkortet är av formell natur, alltså beträffande uppgifter som saknar betydelse för rätten att föra fordon enligt körkortet. Det rör sig då om uppgifter som har betydelse för körkortet som legitimationshandling, t.ex. tioårsförnyelse, ändrat namn eller när körkortet förstörts eller förkommit. Ett nytt körkort skall däremot utfärdas om ändringen är av materiell natur.

10 §

I paragrafen anges de formella krav som sökanden måste uppfylla för att kunna erhålla ett körkort. Kraven motsvarar de som i dag anges i 9 § 2 och 3 samt 12 § första stycket KKL.

11 §

Första stycket motsvarar i sak nuvarande 7 § första stycket KKL.

I andra stycket beskrivs närmare vad den personliga lämpligheten avser. I sak motsvarar stycket nuvarande 7 § andra stycket KKL. I förhållanden till den bestämmelsen föreslår vi vissa redaktionella ändringar. I dag föreskrivs att det särskilt skall beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt. Ordalydelsen antyder att det finns en personlig kännedom om sökandens nyktra levnadsförhållanden. Det torde nog tillhöra undantagen att en sådan kännedom finns. Vi föreslår att uttrycket "känd för nyktert levnadssätt" ersätts med "inte är opålitlig i nykterhetskänseende". Ett sådant kriterium korresponderar med återkallelsegrunden enligt 16 § 5 KKL (enligt vårt förslag 5 kap. 5 § 1). Opålitlighet i nykterhetskänseende avser främst situationer där det har riktats nykterhetsanmärkningar mot en körkortshavare, t.ex. att han blivit omhändertagen enligt lagen om omhändertagande av berusade personer. Missbruk av alkohol, narkotika, läkemedel eller andra droger som påverkar det centrala nervsystemet utgör å andra sidan också ett medicinskt hinder för innehav av körkort enligt gällande föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Opålitlighet i nykterhetskänseende syftar således på den situationen att det mot en körkortshavare har riktats nykterhetsanmärkningar utan att dessa anmärkningar visar att det föreligger ett medicinskt hinder för fortsatt körkortsinnehav.

Den föreslagna lydelsen av andra stycket är inte avsedd att medföra några sakliga förändringar beträffande bedömningen av om en person kan anses lämplig som körkortshavare eller inte.

Inte heller tredje stycket innebär någon saklig ändring. Definition av begreppet trafiksyn är synorganens funktion i sådana avseenden som har betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Det nuvarande kravet på tillfredsställande trafiksyn bör enligt vår mening, i syfte att förtydliga och förenkla bestämmelserna, ersättas med krav på tillfredsställande syn för att föra fordon av det slag ansökningsavser. Vi anser det vidare inte nödvändigt att särskilt nämna att sökandens hörsel förmåga skall beaktas. Det torde inte förekomma att någon vägras körkort på grund av sin hörsel förmåga.

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 § fjärde stycket KKL.

13 §

Kravet på godkänt förarprov bör liksom övriga krav som ställs på en blivande körkortshavare kopplas till utfärdandet av körkort i stället för som för närvarande (13 § KKL) till utlämnandet av körkortet (jfr kommentaren till 6 §). I lagen bör också anges att förarprovet består av två moment – ett kunskapsprov och ett körprov.

Förarprov får enligt nuvarande 19 § KKF som regel endast avläggas av den som har körkortstillstånd, dvs. den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Som vi redovisast i avsnitt 3.3 föreslår vi emellertid att handlingar som skall läggas till grund för bl.a. lämplighetsprövningen skall ges in i anslutning till kunskapsprovet. Denna ordning förutsätter att kunskapsprovet kan avläggas utan att lämplighetsprövningen är avslutad. Däremot bör den slutliga delen i förarprovet – körprovet – inte få avläggas förrän sökanden visat sig uppfylla de övriga krav som gäller för att få körkort. Det anges därför i andra stycket att körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 10 och 11 §.

14 §

I paragrafen anges de allmänna krav som bör gälla för att godkännas i ett förarprov. I nuvarande 14 § KKL anges förhållandevis detaljerat vad ett förarprov avser. Enligt vår mening behöver i KKL inte närmare anges vad ett förarprov avser utan det torde vara tillräckligt att beskriva att sökanden skall godkännas i provet, om det visar att denne har de kunskaper och den förmåga som från trafiksäkerhetssynpunkt bör ställas på förare av körkortspliktigt fordon. De detaljerade krav på kunskaper och förmåga som bör gälla vid förarprov bör lämpligast meddelas i Vägverkets föreskrifter.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 § andra stycket KKL. Kravet på att B-behörigheten redan innehas är kopplat till utfärdande av körkort och inte som i dag till förarprovet, se vidare kommentaren till 6 §. Det undantag som i dag gäller för det fall dessa behörigheter innehafts de senaste tre åren bör enligt vår mening finnas kvar. Tidsramen på tre år är därvid anpassad till den längsta spärrtid som för närvarande kan komma i fråga vid återkallelse av körkort. Även om vi föreslår att den längsta spärrtiden i fortsättning bör vara fem år, anser vi att det

inte finns skäl att utsträcka ifrågavarande undantag till denna tid. Den som har haft sitt körkort återkallat under så lång tid som tre år bör inte få tillgodoräkna sig ett tidigare körkortsinnehav.

16 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 § tredje stycket KKL. I sak är ingen ändring avsedd. Beträffande undantagsmöjligheterna och att kravet på behörighet kopplats till utfärdande av körkort, hänvisas till kommentarerna till 6 och 15 §§.

17 §

Som framgår av avsnitt 3.3 föreslår vi att det på liknande sätt som i dag ges möjlighet för en körkortssökande att innan förarprov avläggs få besked om han uppfyller de personliga och medicinska kraven för sökt behörighet. Om de personliga förhållandena utgör hinder för körkort bör därvid länsstyrelsen besluta om spärrtid enligt vårt förslag till 19 §. Beträffande de närmare skälen till bestämmelsen och innebörden av den hänvisas till nämnda avsnitt.

18 §

I likhet med vad som gäller i dag bör olika villkor kunna föreskrivas för ett körkortsinnehav. Ett villkor kan avse en begränsning i behörigheten till att avse fordon med viss utrustning, t.ex. automatväxlad bil, eller en förpliktelse som måste uppfyllas vid färd, t.ex. att glasögon skall användas. Ett villkor kan också syfta till att fortlöpande kontrollera att körkortshavaren uppfyller de krav som gäller för körkortsinnehavet. I sådant fall kan villkoret avse att med vissa tidsintervall ge in läkarintyg.

Villkor för ett körkort bör på samma sätt som för närvarande kunna föreskrivas både innan och efter ett körkort har utfärdats. Detsamma bör gälla om villkoret bör ändras eller upphävas.

I dag gäller vissa särskilda bestämmelser om villkor som avser begränsningar av körkortet till att gälla för automatväxlade fordon. I dessa fall krävs inget beslut om villkor av länsstyrelsen, om inte villkoret föranleds av medicinska skäl, utan begränsningen följer av att förarprov avläggs på ett sådant fordon (34 a § KKF). Villkoret upphör i sådana fall också utan särskilt beslut av länsstyrelsen, om godkänt förarprov avläggs på en manuellt växlad bil.

Antalet körkortshavare med villkor, som begränsar körkortets giltighet till automatväxlade bilar uppgår till drygt 4 000.¹ Detta förhållandevis ringa antal torde inte motivera den särlösning som nuvarande bestämmelser innebär. Enligt vår mening bör därför även villkor som innebär att körkortet är begränsat till att gälla för automatväxlade bilar beslutas av länsstyrelsen. Detsamma bör gälla om villkoret skall upphöra. Det innebär att en körkortssökanden redan i sin ansökan om körkort måste ange om han avser att avlägga förarprovet på en automatväxlad eller manuellt växlad bil. På samma sätt som i dag bör ett godkänt förarprov på en manuellt växlad bil innebära att villkoret kan upphävas. I sådant fall bör således Vägverket underrätta länsstyrelsen om det godkända provet. Bestämmelser om vilka fordonsslag – personbil, lastbil eller buss – som begränsning skall upphöra att gälla för vid ett godkänt förarprov på t.ex. tung lastbil (jfr 34 a § andra stycket), bör lämpligen kunna meddelas i Vägverkets föreskrifter.

19 §

Om de personliga förhållandena utgör hinder mot körkort, bör i likhet med vad som gäller i dag den tid bestämmas före vars utgång körkort inte får utfärdas – spärrtid. För närvarande finns bestämmelser om spärrtid vid meddelande av körkortstillstånd och vid återkallelse av körkort i en paragraf – 21 § KKL. Vi anser att det även i anslutningen till bestämmelser om körkortsgivningen bör finnas en bestämmelse om spärrtid. Beträffande spärrtidens längd hänvisar vi till avsnitt 6.4.

20 och 21 §

I 20 § anges de särskilda bestämmelser som bör gälla för traktorkort i fråga om krav på ålder, personliga och medicinska förhållanden samt godkänt kunskapsprov. I sak motsvarar vårt förslag nuvarande bestämmelser i 28 - 30 §§ KKL.

Flertalet av de bestämmelser som gäller för att utfärda körkort bör också vara tillämpliga vid utfärdande av traktorkort. Ett traktorkort bör inte vara giltigt om det är omhändertaget eller om innehavaren av traktorkortet begär att det skall upphöra (8 § 2 och 5). Bestämmelserna om vad prövningen av de personliga och medicinska förhållanden skall avse bör också gälla vid utfärdande av traktorkort (11 §). Det-

¹ Vägverkets körkortsstatistik februari 1995

samma gäller bestämmelserna om skyldighet att underkasta sig läkarundersökning (12 §), förutsättningarna för att godkänna kunskapsprovet (14 §), möjligheten att föreskriva villkor för traktorkort (17 §), möjligheten att begära förhandsbesked (18 §) och spärrtid (19 §).

4 kap. Övningskörning

1 §

Som vi sagt i avsnitt 9 bör för den enskilde grundläggande bestämmelser om övningskörning finnas i KKL. Förevarande paragraf motsvarar nuvarande 72 § KKF med endast en saklig ändring. Den hänför sig till vårt förslag att kravet på körkortstillstånd slopas, vilket kommer att avse även övningskörning. För att den som fått sitt körkort återkallat inte skall ha rätt att övningsköra under spärrtiden bör det därför föreskrivas att övningskörning inte får ske medan spärrtid löper.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 73 § första stycket jämfört med tredje stycket KKF.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 73 § andra stycket KKF.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 76 § KKF.

5 §

En nyhet i förevarande paragraf är att all privat övningskörning skall ske under uppsikt av någon som är godkänd som handledare. Detta gäller alltså oberoende av åldern hos den som övningskör. Skälen härför har angetts i avsnitt 4.

I övrigt har i paragrafen samlats de olika krav som gäller för att få utöva uppsikt över övningskörning. Punkt 1 anger de krav som gäller vid övningskörning i gymnasieskola, komvux eller inom polisväsendet eller Försvarsmakten. Dessa krav anges i dag i 74 § första stycket KKF. I punkt 2 föreskrivs att uppsikt över övningskörning som sker i

trafikskola endast får utövas av utbildningsledare eller trafiklärare. Vilka krav som gäller för dessa anges i vårt förslag till lag om trafikskolor. De är desamma som gäller enligt 74 § första stycket KKF jämförd med 80 § samma förordning. De undantag som anges i 80 § andra stycket KKF, om att uppsikt över övningskörning i trafikskola också får ske av den som genomgår viss utbildning, torde lämpligast regleras i Vägverkets föreskrifter genom det bemyndigande som finns i förslaget till lag om trafikskolor.

De krav som ställs för godkännande som handledare vid privat övningskörning anges i vårt förslag till 4 kap. 1 § KKF.

5 kap. Körkortsingripande

1 §

I första stycket anges syftet med körkortsingripande, dvs. att upprätthålla respekten för trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav. Genom att ange detta syfte i inledningen till reglerna om körkortsingripande klargörs att ett ingripande inte skall ha något annat syfte, t.ex. att fungera som en straffpåföljd.

Andra stycket beskriver utifrån vilka bedömningsgrunder ett körkortsingripande skall göras. Ett körkortsingripande skall anpassas till vad som behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Vårt förslag till en differentiering av påföljderna med obligatorisk körkortsåterkallelse för de allvarligaste förseelserna samt varning i andra fall innebär i sig en sådan anpassning. Ett körkortsingripande måste dock alltid ske med beaktande av vad trafiksäkerheten kräver i det enskilda fallet. Så bör t.ex. spårrettidens längd grundas på en helhetsbedömning av körkorts-havaren. Betydelse bör därvid tillmätas sådana omständigheter som talar för eller emot fortsatt riskfyllt beteende i trafiken, såsom tidigare förseelser, hur länge körkortshavaren innehaft körkort och vilken grad av påverkan ett körkortsingripande har på hans livssituation, t.ex. hans beroende av körkort. Omständigheterna vid överträdelsen är självfallet också av betydelse. Tyngden hos dessa exemplifierade omständigheter bör sedan vägas mot förseelsens svårhetsgrad från trafiksäkerhetssynpunkt. En motsvarande helhetsbedömning blir också aktuell vid prövningen om förutsättningar föreligger för villkorlig körkortsåterkallelse.

2 §

I första stycket anges vilka former av körkortsingripande som finns.

Andra stycket anger den grundläggande principen för körkortsingripande med anledning av brottslig gärning, nämligen att skuldfrågan straffrättsligt först skall ha avgjorts genom lagakraftvunnen dom eller liknande innan körkortsingripande får ske. Stycket motsvarar i sak nuvarande 18 § KKL.

Tredje stycket motsvarar nuvarande 26 § KKL.

Den praxis som har utvecklats beträffande tillämpningen av bestämmelser i andra och tredje styckena bör alltså vara vägledande, se RÅ 1986 ref. 119.

3 §

Bestämmelserna om körkortsingripande skall också i tillämpliga delar gälla beträffande traktorkort.

4 §

I paragrafen anges i vilka fall som ett körkort skall återkallas till följd av sådana trafikbrott eller andra brott som är så allvarliga från trafik-säkerhetssynpunkt att körkortshavaren vid fortsatt körkortsinnehav kan komma att utsätta andra trafikanter för en oacceptabel risk. För att understryka hur allvarligt samhället ser på dessa brott i trafiksammanhang har de tagits upp i en särskild paragraf. De återkallelsefall som behandlas i nuvarande 16 § 5, 7 - 9 KKL avser andra förhållanden än brottslighet och regleras i förslaget till 5 §.

Beträffande återkallelsegrundernas tillämpning hänvisas till avsnitt 6.3.

Punkt 1

Hänvisningen till 1 § TBL och inte endast till det andra stycket innebär att vårdslöshet i trafik är återkallelsegrundande, även om den inte bedömts som grov. Skälen för förslaget har redovisats i avsnitt 6.3.1.

Punkt 2 och 3

I motsats till vad som gäller enligt 16 § KKL anser vi att återkallelse av körkort på grund av rattfylleri bör regleras i två särskilda punkter, en som avser rattfylleri på grund av alkoholkoncentrationen och en som avser rattfylleri i andra fall och grovt rattfylleri.

Vid körkortsingripande mot en körkortshavare som dömts för medhjälp till rattfylleri skall alkoholkoncentrationen respektive påverkandegraden avse föraren. Se vidare kommentaren till 14 § 1.

Punkt 4 och 5

Skälen för förslagen har redovisats i avsnitt 6.3.3 och 6.3.4.

Punkt 6

Punkten motsvarar delvis nuvarande 16 § 6 KKL men har förtydligats så att den gäller andra brott än de som avses i punkterna 1 - 5. Den nuvarande lydelsen av 16 § 6 innebär formellt sett att punkten är tillämplig på alla de situationer där enligt 16 § återkallelse skall ske med anledning av brott, vilket givetvis inte är avsikten.

Punkt 7

Skälen för förslaget har redovisats i avsnitt 6.3.6. Den period av tre år, inom vilken en varningsgrundande förseelse bör medföra körkortsåterkallelse, bör räknas från dagen för ett lagakraftvunnet beslut om varning eller, om det tidigare körkortsingripandet avsåg återkallelse, från den dag då spärrtiden löpt ut. Spärrtiden bör således inte inräknas i treårsperioden.

5 §

I 4 § har tagits upp brott och förseelser som skall föranleda körkortsåterkallelse. Förevarande paragraf behandlar de övriga förhållanden som är återkallelsegrundande.

Punkt 1

Punkten motsvarar nuvarande 16 § 5 och 7 KKL. Sammanslagningen av punkterna till en och dennas formulering avses inte innebära någon saklig ändring.

Eftersom opålitlighet kan ses som en utfyllnad till de medicinska kraven bör enligt vår mening dessa återkallelsegrunder sammanföras till en punkt.

Punkt 2

Punkten motsvarar nuvarande 16 § 8 KKL. Vi föreslår ingen motsvarighet till 16 § 9 KKL om återkallelse då körkortshavaren inte följer ett föreläggande att förnya körkortet. Skälet är att körkortet i sådant fall blir ogiltigt enligt vårt förslag till 3 kap. 8 § 1.

6 §

Motsvarar nuvarande 17 § KKL. Även om bestämmelsen ger möjlighet att återkalla en viss behörighet på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende torde den situationen knappast kunna uppstå i praktiken. Den som anses opålitlig i nykterhetshänseende torde alltid vara olämplig att inneha körkort oavsett behörighet.

7 §

Med villkorlig återkallelse avses att körkortshavaren får behålla körkortet men att han under en prøvotid av fem år får visa sin skötsamhet i trafiken. Inträffar nytt trafikbrott skall det som regel leda till att den villkorliga återkallelsen hävs och att körkortet i stället återkallas ovillkorligt.

Villkorlig återkallelse bör kunna beslutas vid de återkallelsesituationer som avses i 4 §. Kriterierna för villkorlig återkallelse skall enligt vårt förslag vara att det finns särskild anledning att anta att körkortshavaren inte kommer att utgöra en fortsatt risk i trafiken och att det inte motverkar den allmänna respekten för trafikreglerna och trafiksäkerhetens krav. En sådan situation skulle kunna vara att körkortshavarens brott är ett utslag av en tillfälligt besvärlig social situation och inte ett grundläggande omdömeslöst och riskfyllt beteende samt att körkortshavaren till följd av det inträffade gör vad som kan anses vara nödvändigt för att förhindra en upprepning.

Av avgörande betydelse vid bedömningen av om villkorlig återkallelse kan beslutas är svårhetsgraden på det brott som föranleder återkallelsen. Ju svårare brott desto starkare måste de skäl vara som kan motivera en villkorlig återkallelse. I första hand bör villkorlig återkallelse beslutas vid de mindre allvarliga fallen. Det bör också krävas att brottet synes vara av engångskaraktär. Tidigare körkortsingripande bör i princip utgöra hinder för villkorlig återkallelse med undantag för sådana förseelser som avses i 4 § 7. Vilket värde andra anteckningar i körkortsregistret om begångna trafikbrott skall ha vid bedömningen om villkorlig återkallelse bör ske, får prövas från fall till

fall. En tidigare bilbältesförseelse bör t.ex. inte hindra en villkorlig återkallelse av körkortet. Förseelsens art och den tid som förflutit sedan den senaste anmärkningen bör vara avgörande.

Villkorlig återkallelse bör också kunna komma i fråga i de fall då det enligt nuvarande 24 § KKL finns synnerliga skäl för att avvika från KKL:s bestämmelser. Någon motsvarighet till den bestämmelsen synes därför inte nödvändig.

8 §

En villkorlig återkallelse innebär att körkortsinnehavet är beroende av att innehavaren iakttar skötsamhet i trafiken och inte återkommer med ny brottslighet som ger anledning att ifrågasätta hans lämplighet. Om så sker, bör som regel körkortet i stället återkallas ovillkorligt. Självklart blir det fallet, om en ny återkallellesituation uppkommer. En ovillkorlig återkallelse bör också komma i fråga vid brott som anges i 13 § och även vid förseelser som normalt inte föranleder något körkortsingripande. T.ex. bör den som gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik genom en grov hastighetsöverträdelse i trafikfarlig miljö och som kort tid efter beslut om villkorlig återkallelse och ånyo gör sig skyldig till hastighetsöverträdelse få sitt körkort återkallat, även om den nya hastighetsöverträdelsen vid en förstagångsförseelse inte skulle ha föranlett varning. En förnyad prövning av den villkorliga återkallelsen bör kunna ske i de fall då det först i efterhand kommer fram att körkortshavaren före det brott som föranledde den villkorliga återkallelsen, gjort sig skyldig till en överträdelse som således inte beaktades vid beslutet om villkorlig återkallelse.

Den observationstid som en villkorlig återkallelse innebär bör enligt vår mening avse en period av fem år, vilket motsvarar den längsta spärrtid som enligt vårt förslag kan komma i fråga vid ovillkorlig återkallelse av ett körkort.

9 §

Bestämmelsen ersätter vad som i dag stadgas om prøvotid. Om den som inte innehaft körkortet i mer än två år och under denna tid begått ett brott som är återkallelsegrundande måste skälen för en ovillkorlig återkallelse anses betydligt starkare än de skäl som talar för ett villkorligt ingripande. Den nuvarande prøvotiden för nyblivna körkortshavare har dessutom samma syfte som observationstiden vid en villkorlig återkallelse, nämligen att visa att man kan leva upp till det förtroende som det innebär att vara körkortshavare.

10 §

Första och andra styckena motsvarar i sak nuvarande 19 § KKL. I likhet med vad som gäller i dag bör ett körkort kunna återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt. I denna del föreslår vi ingen ändring i sak. Återkallelse tills vidare av ett körkort bör således ske om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas till följd av brott som avses i 4 § eller till följd av opålitlighet i nykterhethänseende eller på grund av körkortshavarens medicinska förhållanden.

Som framgår av avsnitt 6.5 föreslår vi att förarprov skall vara obligatoriskt för att få ett nytt körkort efter en återkallelse. Enligt nuvarande bestämmelser i KKF skall som huvudregel förarprov avläggas för att på nytt få körkort efter en återkallelse, om spärrtiden överstigit ett år. Motsvarande krav på godkänt förarprov gäller vid återkallelse av körkort tills vidare, om giltighetstiden för beslutet bestämts till mer än ett år (41 § andra stycket KKF). På samma sätt som nu gäller bör kravet på godkänt förarprov för att få körkort efter en återkallelse vara detsamma oavsett om återkallelsen är slutlig eller endast interimistisk. Vi föreslår därför en bestämmelse med denna innebörd i tredje stycket.

Om återkallelsen inte har prövats slutligt, bör körkortet således återställas till körkortshavaren efter det giltighetstiden löpt ut och körkortshavaren har avlagt ett godkänt förarprov. Det är alltså inte fråga om att ett nytt körkort utfärdas i den bemärkelsen att ett nytt grundläggande beslut om körkort fattas, eftersom en sådan ordning skulle strida mot det interimistiska beslutets karaktär. Av skäl som vi utvecklar i avsnitt 8.3 anser vi inte att en lämplighetsprövning skall göras innan ett tills vidare återkallat körkort återställs.

11 §

Beträffande vårt förslag till spärrtider hänvisas till avsnitt 6.4.

12 §

I paragrafens första stycke anges vad som krävs för att åter få körkort efter en ovillkorlig återkallelse enligt 4 § eller 5 § 1. Vårt förslag innebär att det efter en återkallelse alltid skall krävas en lämplighetsprövning och godkänt förarprov innan nytt körkort får utfärdas.

Om ett körkort har återkallats till följd av underlåtenhet att ge in läkarintyg tillämpas för närvarande den ordningen att körkortet åter-

ställs när intyget ges in. Skulle intyget visa att körkortshavaren inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, inleds ett ärende om körkortsingripande. I förenklande syfte föreslår vi i paragrafens andra stycke att ett nytt körkort får utfärdas endast om intyget visar att det inte finns något hinder mot körkortsinnehav.

13 §

Om ett slutligt avgörande av frågan om återkallelse av körkort blir aktuell efter det att körkortet varit återkallat tills vidare och således körkortet återställts till körkortshavaren efter godkänt förarprov, bör körkortsingripandet, på samma sätt som i dag, kunna begränsas till att avse det som förevarit, om inte nya omständigheter tillkommit som medför att det tidigare ingripandet kan anses otillräckligt. En sådan bestämmelse finns för närvarande i 24 § första stycket KKL, där emellertid omhändertagande av körkort jämföras med återkallelse. En sådan ordning är motiverad i ett påföljdssystem med så korta spärrtider att tiden för ett omhändertagande kan sammanfalla med den slutligt bestämda spärrtiden. Om, som enligt vårt förslag, den lägsta möjliga spärrtiden är sex månader bör en sådan situation aldrig kunna uppkomma.

14 §

En i sig varningsgrundande förseelse skall i de fall som anges i 4 § 7 och 8 § leda till körkortsåterkallelse.

Punkt 1

I RegR:s dom den 5 mars 1996 (mål nr 1860-1995) behandlades frågan om varning kan meddelas en körkortshavare som gjort sig skyldig till medhjälp till rattfylleri. RegR uttalade att bestämmelsen i 22 § andra stycket KKL uppenbarligen är avfattad med tanke på att körkortshavaren är den person som själv kört fordonet, m.a.o. med tanke på att körkortshavaren är gärningsman och inte medverkande. Det ansågs tydligt att någon bestämmelse om varning som är direkt tillämplig på de fall då körkortshavaren dömts för medhjälp till trafiknykterhetsbrott inte finns. RegR fann det mindre tillfredsställande att stå utan möjligheter att, när fråga är om körkortsingripande mot någon som fällt till ansvar för medhjälp till trafiknykterhetsbrott, tillämpa de sedvanliga reglerna i 22 § om varning i stället för återkallelse. Enligt RegR:s uppfattning borde således ett yrkande om varning kunna prö-

vas materiellt med utgångspunkt i den lagtext som för närvarande finns i 22 §, även om den är mindre tillfredsställande.

De tillämpningsproblem som RegR:s resonemang ger uttryck för torde ha sin grund i att den i 22 § andra stycket KKL angivna alkoholhalten hänförs till "hans" blod eller utandningsluft, varvid "hans" är relaterat till körkortshavaren. Problemet bör enligt vår mening kunna lösas genom att i stället för "hans blod" och "hans utandningsluft" använda uttrycket "blodet" och "utandningsluften". Genom hänvisningen till 4 § TBL bör det då stå klart att det är förarens blod respektive utandningsluft som avses.

Punkt 2

Punkten gäller smitning. Är smitningen grov blir påföljden körkortsåterkallelse enligt 4 § 4.

Punkt 3

I punkten återfinns i huvudsak de återkallelsegrunder som i dag anges i 16 § 4 KKL. De olika överträdelserna föreslås därvid bli uppdelade i särskilda punkter; olovlig körning, hastighetsöverträdelser och övriga s.k typfarliga överträdelser.

Hastighetsöverträdelser

Inte obetydliga hastighetsöverträdelser bör i likhet med vad som gäller i dag medföra ett körkortsingripande. Med ett inte obetydligt hastighetsöverskridande avser vi att beskriva samma slag av hastighetsöverträdelser som enligt nuvarande regler utgör grund för körkortsingripande, alltså hastighetsöverträdelser med ca 25 km/tim och över på vägar där gällande hastighet är 50 km/tim eller högre och ca 15 km/tim och över där hastighetsbegränsningen är 30 km/tim. Är däremot hastighetsöverskridandet att anse som grovt skall körkortet enligt vårt förslag återkallas under minst sex månader.

Rödljuskörning m.m.

Rödljuskörning, stoppliktsförseelse och omkörning vid övergångsställe bör, i de fall då de inte bedöms som vårdslöshet i trafik, medföra att körkortshavaren meddelas varning. Skälen för en sådan ordning redovisas under avsnitt 6.6.4. Detsamma bör gälla alla andra överträdelser som gäller i trafiken, om överträdelserna medfört att fara uppkommit

eller hade kunnat uppkomma. Vid bedömning om fara hade kunnat uppkomma bör förhållandena på platsen vara utslagsgivande. Så måste normalt vara fallet vid t.ex. omkörning på ett backkrön eller i en skymd kurva. Däremot kan farorisk inte alltid anses ha förelegat vid t.ex. en omkörning trots mötande trafik.

Punkt 4

I punkten regleras körkortsingripande med anledning av upprepade förseelser. Punktens lydelse överensstämmer med den i nuvarande 16 § 3 KKL. Någon ändring av punktens tillämpningsområde är inte avsedd. Redan i dag är det första ingripandet enligt denna punkt i de flesta fall varning.

15 §

Vårt förslag innebär att möjligheten att omhänderta ett körkort utvidgas. Det främsta skälet härför är att ett ingripande mot körkortet bör ske i så nära anslutning som möjligt till den omständighet som föranleder ingripandet.

Enligt nuvarande regler skall ett körkort omhändertas bl.a. om körkortshavaren företett tydliga tecken på alkohol- eller annan påverkan, om det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas på grund av brott som avses i 16 § 1 eller 4 KKL eller om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon.

För att ett körkortsingripande skall kunna framstå som en trafik-säkerhetsåtgärd bör ingripandet komma snabbt i alla fall som avses i förslaget till 4 § 1 - 6. Förutom de omhändertagandegrunder som i dag gäller bör ett omhändertagande komma i fråga vid misstanke om grov smitning och allmän brottslighet. Den lösning som vi föreslår innebär även en förenkling så tillvida att de omständigheter som kan föranleda en återkallelse av körkortet är desamma som kan medföra ett omhändertagande.

För att körkortet skall kunna omhändertas krävs självfallet att utredningen ger vid handen att det är sannolikt att körkortet också kommer att återkallas. Den bedömning som därvid krävs torde både polismyndigheten och åklagare kunna göra.

Ett omhändertagande av ett körkort är en ingripande åtgärd mot den enskilde. Ett beslut om ett omhändertagande av ett körkort skall därför omedelbart ställas under länsstyrelsen prövning. Denna omedel-

bara överprövning tillgodoser enligt vår bedömning de krav på rätts-säkerhet som ett sådant ingripande mot den enskilde förutsätter.

Om ett körkort har omhändertagits enligt 16 § 4 KKL kan körkortshavaren enligt 23 § andra stycket medges att under tre dagar föra fordon, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. De förseelser som avses i 16 § 4 motsvaras i vårt förslag av dem som nämns i 14 § 3 c. Eftersom dessa förseelser skall leda till varning, blir ett omhändertagande av körkortet inte aktuellt och därmed inte heller ett medgivande motsvarande det i 23 § andra stycket KKL. Möjligen skulle ett sådant medgivande kunna anses önskvärt vid omhändertagande av ett körkort på grund av en grov hastighetsöverträdelse. För att ett körkort skall återkallas av det skälet skall det dock vara fråga om en så uppenbar nonchalans från förarens sida att det måste anses utgöra en fara för trafiksäkerheten att låta honom fortsätta att föra det slag av fordon som körkortet avser. Vi anser därför att det inte finns utrymme för att låta en körkortshavare föra sådant fordon trots att körkortet omhändertagits.

Polisens möjlighet att ta hand om ett återkallat körkort regleras i vårt förslag till 7 kap. 8 § KKL.

16 §

För närvarande regleras möjligheten för polisman att hindra fortsatt färd tillsammans med KKL:s ansvarsbestämmelser (38 §). Polisens möjligheter att hindra fortsatt färd bör enligt vår mening i stället anges tillsammans med bestämmelserna om att omhänderta körkort.

17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 25 § KKL.

6 kap. Utländska körkort

1 - 3 §§

De föreslagna bestämmelserna motsvarar de som för närvarande finns i 15 a - c §§ KKL. I sak innebär vårt förslag endast en ändring, nämligen tillägget av punkt 4 i 2 §. Ett utländsk körkort bör bli ogiltigt om innehavaren också har ett svenskt körkort och efter anmaning enligt vårt förslag till 3 kap. 8 § 4 KKL angett att han önskar behålla det svenska körkortet. Enligt nuvarande regler blir i dessa fall det utländska körkortet inte ogiltigt. Om innehavaren anger att han vill

behålla det svenska körkortet, skall endast myndigheten som utfärdat det utländska körkortet underrättas om detta (35 a § KKF). Det svenska körkortet blir däremot ogiltigt, om körkortshavaren anger att han vill behålla det utländska körkortet (15 § 2 KKL). Något skäl för denna skillnad är svårt att uppbringa. Vi föreslår således att även det utländska körkortet bör bli ogiltigt, om innehavaren anger att han vill behålla det svenska körkortet. Eftersom anmaningsförfarande endast avser innehavare av körkort utfärdade inom EES, kan ogiltigheten enligt 2 § 4 endast drabba EES-körkort.

4 §

Bestämmelserna i 5 kap. om körkortsingripande bör vara tillämpliga även på utländska körkort. Ett utländsk körkort skall således i likhet med vad som gäller i dag vägras giltighet i Sverige i sådana fall där det skulle ha återkallats om det varit svenskt. Därvid skall bestämmelserna om återkallelse tills vidare av körkort och om omhändertagande vara tillämpliga. Den tid ett utländskt körkort skall vara ogiltigt i Sverige får bestämmas med ledning av bestämmelserna om spårtime. En utländsk körkortshavare bör också kunna meddelas varning.

En särskild fråga är i vilken utsträckning det är möjligt att föreskriva villkor för ett utländskt körkort. Enligt nuvarande bestämmelser skall giltigheten av ett utländskt körkort prövas, om det föreligger en sådan återkallelsegrund som avses 16 § KKL. Om en återkallelsegrund föreligger skall ju det utländska körkortet vägras giltighet i Sverige. Att i en sådan situation i stället föreskriva villkor för körkortet torde inte vara möjligt.

Ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom EES kan återopas i Sverige på samma sätt som ett svenskt körkort och det gäller här utan någon begränsning i tiden. Om en innehavare av ett EES-körkort således är stadigvarande bosatt i Sverige, bör han också enligt vår mening vara underkastad de bestämmelser som gäller för svenska körkort när det gäller möjligheten att föreskriva särskilda villkor för körkortsinnehavet. En sådan bestämmelse har stöd i artikel 8.2 i EG-direktivet om körkort, som föreskriver att en medlemsstat får tillämpa sina nationella bestämmelser om begränsning, återkallande, indragning och annullering och, om det behövs, byta ut körkortet i detta syfte, på EES-körkort, om körkortshavaren är permanent bosatt i medlemsstaten. Vi föreslår därför att det införs en bestämmelse som i vissa fall gör det möjligt att föreskriva villkor för ett utländskt körkort som är utfärdat inom EES. En villkorsskrivning för ett utländskt körkort kan

aktualisera ett tvångsutbyte av körkortet mot ett likvärdigt svenskt körkort, vilket kommenteras under 5 §.

5 §

Bestämmelser rörande tvångsutbyte av utländska körkort utfärdade inom EES när innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar finns för närvarande i 15 d § tredje stycket KKL. De innebär att om innehavaren av ett sådant körkort sedan minst 185 dagar är folkbokförd i Sverige, kan körkortet vid prövningen av dess giltighet i Sverige bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort och körkortsingripandet därefter riktas mot det svenska körkortet. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1995/96:118 s. 27, 35) uttalas att tillämpningen av bestämmelsen kommer i fråga i fall där krav på ansökan om körkortstillstånd eller på att förarprov skall avläggas efter återkallelse gäller, om det hade varit fråga om ett svenskt körkort.

Vårt förslag till återkallelsesystem med obligatoriskt krav på förnyad prövning av körkortshavaren innan nytt körkort får utfärdas efter återkallelse, medför att tvångsutbyte blir aktuellt i alla fall när ett utländskt körkort slutligt vägrats giltighet i Sverige. Är däremot fråga om ett interimistiskt beslut om vägrad giltighet torde det vara tveksamt om ett tvångsutbyte bör ske. Utgångspunkten för tillämpning av bestämmelsen om tvångsutbyte torde vara att en innehavare av ett sådant utländskt körkort som är permanent bosatt i Sverige inte bör behandlas annorlunda än den som har ett svenskt körkort, när det gäller att erhålla ett nytt körkort efter återkallelse. När spärrtiden för ett interimistiskt återkallat svenskt körkort gått ut, återställs körkortet. Ett nytt körkort utfärdas alltså inte. Med denna utgångspunkt bör tvångsutbyte inte ske så länge det är fråga om ett interimistiskt ingripande eftersom det skulle innebära att ett nytt (svenskt) körkort utfärdades. En annan sak är att kravet på godkänt förarprov skall vara uppfyllt för att körkortet skall återställas till innehavaren. Ett sådant krav på godkänt förarprov torde inte förutsätta ett tvångsutbyte. I sammanhanget måste också beaktas att ett ingripande som svensk myndighet beslutar om mot ett utländskt körkort endast äger sin giltighet inom Sveriges territorium. Det innebär i sin tur att ett utländskt körkort som inte tvångsutbyts, återlämnas till innehavaren om denne lämnar Sverige, jfr nuvarande 37 a § andra stycket KKF.

Eftersom vissa villkor för ett körkortsinnehav (inskränkningar i behörigheten och villkor för att få framföra fordon) skall anges på körkortet, förutsätter en möjlighet till villkorsskrivning beträffande ett utländskt körkort att körkortet i dessa fall kan tvångsutbytas.

Vi föreslår mot denna bakgrund att bestämmelsen om att körkortet får tvångsutbytas mot ett likvärdigt svenskt körkort utvidgas till att även gälla i fall det föreskrivs villkor som avser en begränsning i behörigheten, t.ex. till att gälla för fordon med viss utrustning.

6 §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 15 e § KKL.

7 och 8 §§

Bestämmelserna motsvarar de som för närvarande gäller enligt 31 a § KKL. Att det vid utbyte av ett utländskt körkort får föreskrivas särskilda villkor framgår av 8 § genom hänvisningen till 3 kap. 18 § KKL.

7 kap. Förfarandet i körkortsärenden m.m.

1 §

Bestämmelserna om förfarandet i körkortsärenden skall i tillämpliga delar också gälla traktorkort.

2 §

Den lämplighetsprövning som enligt vårt förslag skall ersätta körkortstillståndet bör göras av länsstyrelsen så länge den nuvarande kompetensfördelningen mellan Vägverket och länsstyrelserna består i fråga om körkortshanteringen. Det innebär att länsstyrelsen bl.a. bör göra de prövningar som avses i 3 kap. 10, 11 och 17 - 19 §§. De krav på att sökande skall ha varit folkbokförd i Sverige sedan minst 185 dagar och att han inte är innehavare av ett körkort som har utfärdats i en annan stat inom EES, som gäller för att utfärda körkort (9 § KKL), prövas enligt nuvarande ordning av Vägverket som en förutsättning för att få avlägga förarprov (19 § KKF). Beträffande skälet till att pröva om dessa förutsättningar är uppfyllda vid utfärdandet av körkort och inte vid ansökan om körkortstillstånd, sägs i förarbetena (prop. 1995/96:118 s. 23) att körkortstillstånden gäller under fyra år och att inget hindrar att en tillståndshavare under denna tid permanent bosätter sig i en annan stat, skaffar sig ett körkort där, återvänder till Sverige och efter en tid tar svenskt körkort. I och med att vi föreslår att körkortstillstånden avskaffas torde detta problem inte kunna upp-

komma om prövningen av bl.a. bosättningskravet görs i samband med länsstyrelsens lämplighetsprövning. Det synes därför enligt vår mening lämpligast att låta länsstyrelsen pröva även bosättningskravet och kravet på att sökanden inte redan har ett körkort utfärdat i en annan EES-stat.

Länsstyrelsen bör liksom för närvarande pröva ärenden om körkortsingripande, dvs. frågor om återkallelse av körkort och varning samt om körkortsingripande mot utländska körkort. Ärenden om villkor för körkort enligt vårt förslag till 3 kap. 18 § och frågor om utbyte av utländska körkort bör också prövas av länsstyrelsen.

Som framgår av kommentaren till 3 kap. 8 § 5 KKL föreslår vi att en körkortshavares begäran om att körkortet skall upphöra att gälla skall skiljas från återkallelsegrunderna och i stället hänförs till ogiltighetsgrunderna. Frågan om ogiltighet i denna situation bör enligt vår mening prövas av länsstyrelsen. Likaså bör länsstyrelsen besluta om förelägganden och anmaningar enligt 3 kap. 8 § 1 och 4 KKL om förnyelse av körkort respektive i fall då en körkortshavare har fler än ett giltigt körkort utfärdat inom EES. Övriga frågor om förnyelse av körkort bör prövas av Vägverket.

Beträffande traktorkort föreslår vi i syfte att förenkla reglerna att utfärdandet av traktorkort följer den ordning som gäller för att utfärda körkort. Det innebär till skillnad från i dag att länsstyrelsen endast bör göra den lämplighetsprövning som skall föregå utfärdandet och att Vägverket efter godkänt kunskapsprov beslutar om att utfärda traktorkortet.

Det slutliga beslutet om att utfärda körkort respektive traktorkort bör fattas av Vägverket. I och med att vi föreslår att körkortstillstånden bör avskaffas och att den prövning som länsstyrelsen gör av sökanden så att säga fortgår löpande fram till den tidpunkt Vägverket beslutar om att utfärda körkort, krävs ett nära samarbete mellan Vägverket och länsstyrelserna.

Om ett körkort är villkorligt återkallat och det inträffar någon ny omständighet som utgör skäl att pröva om körkortet skall återkallas ovillkorligt, kan fråga uppkomma om vilken instans som bör pröva frågan. Med hänsyn till att ett beslut om att ovillkorligt återkalla ett körkort under den villkorliga prövotiden kan överklagas i den ordning som gäller för körkortsingripande, bör länsstyrelsen som första instans göra prövningen om körkortet i stället skall återkallas ovillkorligt. Om beslutet om villkorlig återkallelse inte har vunnit laga kraft, uppkommer frågan om länsstyrelsen i sådant fall kan göra prövningen (lis pendens). Den tillkommande omständighet som aktualiserar frågan om ovillkorlig återkallelse torde inte vara att hänföra till en annan sak, än

den som är föremål överinstansens prövning. Har således beslutet om villkorlig återkallelse inte slutligt avgjorts av en överinstans, får frågan om ovillkorlig återkallelse prövas i det pågående målet. Har målet däremot slutligt avgjorts men ännu inte vunnit laga kraft, bör länsstyrelsen antingen avvakta lagakraft eller, om det är lämpligare, överklaga beslutet, och yrka att återkallelsen med hänsyn till den nytillkomna omständigheten bör vara ovillkorlig.

3 och 4 §§

Att Vägverket beslutar om utfärdande av körkort framgår för närvarande av bestämmelse i KKF (6 a §). Den betydelse som utfärdande av körkort enligt vårt förslag får medför att detta enligt vår mening bör föreskrivas i KKL. Likaså bör det i KKL anges att polismyndighet eller åklagare beslutar om omhändertagande av körkort.

5 §

Paragrafen innebär att länsstyrelsens rätt att meddela preliminärt beslut utvidgas till att gälla alla former av körkortsingripande, inte endast som för närvarande varning. Skälen för detta har redovisats i avsnitt 8.2.

Vad gäller övriga bestämmelser om utfärdande av preliminärt beslut om körkortsingripande föreslår vi inga ändringar i förhållanden till vad som gäller i dag beträffande preliminärt beslut om varning.

6 §

Bestämmelsens första stycket motsvarar nuvarande 45 § andra stycket KKL.

Andra stycket motsvarar nuvarande 45 § första stycket KKL.

7 §

Bestämmelser om beräkning av spärrtid finns i dag i 38 § KKF. Vi menar att centrala bestämmelser om spärrtidsberäkning bör ges i KKL. Vårt förslag innebär i huvudsak en redaktionell omarbetning av nuvarande bestämmelser.

I princip bör spärrtiden vid en återkallelse räknas från den tidpunkt då återkallelsebeslutet blir gällande mot körkortshavaren, dvs. att körkortshavaren inte längre kan åberopa körkortsinnehavet för att undgå ansvar för olovlig körning. I de allra flesta fall är denna tid-

punkt den dag då körkortshavaren delges beslutet enligt 5 §. Emellertid kan i vissa fall uppstå situationer när spärrtiden bör beräknas från en annan tidpunkt, nämligen när körkortshavaren utan att vara formellt delgiven beslutet, överlämnar körkortet till behörig myndighet – Vägverket eller polismyndighet. Den situationen regleras i dag i 38 § andra stycket sista meningen KKF. Eftersom ett återkallelsebeslut som regel innefattar en personlig fullgörelse av körkortshavaren – att överlämna körkortet till behörig myndighet – torde det krävas att beslutet delges körkortshavaren personligen för att spärrtiden skall börja löpa. Om körkortshavaren således överlämnar körkortet till Vägverket eller polismyndighet, kan det med fog påstås att han fullgjort vad som ankommer på honom med anledning av återkallelsebeslutet, även om han inte är formellt delgiven beslutet. Det bör därför i bestämmelsen anges att spärrtiden också kan räknas från den dag då körkortshavaren överlämnar körkortet till Vägverket eller polismyndighet. Ett överlämnande av körkortet behöver däremot inte betyda att körkortshavaren är formellt delgiven beslutet i den meningen att besvärstiden börjar löpa från överlämnandet.

Den speciella situation som avses i den nyligen införda 38 § andra stycket tredje meningen KKF beträffande tvångsutbytta utländska körkort anser vi inte behöver regleras. Någon oklarhet om från vilken tidpunkt spärrtiden skall räknas torde inte kunna uppstå utan spärrtiden bör räknas från det först delgivna beslutet, även om detta ingripande skedde mot det utländska körkortet och inte mot det senare återkallade svenska körkortet.

En annan särskild situation för spärrtidsberäkningen som enligt vår mening inte behöver någon särskild reglering är den då enligt nuvarande regler spärrtid även skall avse den tid som har förflutit från den senaste anmärkning som föranleder spärrtid. Denna situation uppstår när spärrtid bestäms vid prövningen av en ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked. Vår bedömning är att denna bestämmelse bör utgå. Länsstyrelsen får i stället vid beslut om spärrtid i samband med en ansökan om körkort beakta den tid som förflutit från den senaste anmärkningen när längden på spärrtiden bestäms. Någon särskild reglering härav torde inte vara nödvändig.

8 §

Vid återkallelse och omhändertagande av körkort bör körkortshavaren vara skyldig att efter anmaning överlämna körkortet till Vägverket eller polismyndighet. Bestämmelsen motsvarar nuvarande 37 § KKF. Skyldigheter av det här slaget bör enligt vår mening föreskrivas i

KKL. I sak är ingen ändring avsedd. Motsvarande skyldighet bör gälla vid förnyelse av ett körkort i vissa fall eller när ett nytt körkort skall utfärdas.

Även om det inte uttryckligen anges bör bestämmelsen också vara tillämplig på utländska körkort. Detta följer av att det i 6 kap. 5 § föreskrivs att vid prövningen av ett utländskt körkort tillämpas de bestämmelser som gäller vid ingripande mot körkort som är utfärdade i Sverige. I ett körkortsingripande som avser återkallelse ingår en skyldighet att överlämna körkortet.

Andra stycket har sin motsvarighet i nuvarande 23 § 4 KKL. Eftersom det är fråga om en rent verkställande åtgärd anser vi att beslutet att ta hand om ett återkallat men ej överlämnat körkort bör kunna fattas av en enskild polisman.

8 kap. Överklagande

1 och 2 §§

Länsstyrelsens beslut enligt 7 kap. 2 § bör i flertalet fall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut i fråga om godkännande som handledare, bör dock i likhet med vad som gäller i dag kunna överklagas till Vägverket. Förelägganden och anmaningar bör inte kunna överklagas, vilket regleras i 2 §.

Enligt nuvarande bestämmelser (106 § KKF) får Vägverkets beslut om att utfärda körkort överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vägverkets beslut om att utfärda körkort eller traktorkort bör dock enligt vår mening inte ses som ett självständigt materiellt beslut. Utfärdandet av körkort bör i stället ses som en följd av länsstyrelsens beslut i fråga om sökandens lämplighet och Vägverkets beslut att godkänna förarprovet. Utfärdandet av körkortet är då ett verkställande av dessa beslut. Något behov av att överklaga Vägverkets beslut om utfärdande av körkort torde därför inte finnas. Vi föreslår således att Vägverkets beslut om att utfärda körkort inte skall kunna överklagas, vilket föreskrivs i 2 §. Detsamma bör gälla beslut i en till Vägverket överklagad fråga om godkännande som handledare. Beträffande bestämmelser om överklagande hänvisas också till vad som sägs i kommentaren till 11 kap. 1 § KKF.

3 §

Första stycket motsvarar nuvarande 46 § första stycket KKL. Anmaningar enligt 3 kap. 8 § 4 i vårt förslag, beslut om omhänder-

tagande av körkort och beslut i fråga om godkännande vid förarprov bör i likhet med nuvarande bestämmelser (106 § KKF) inte få överklagas.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 49 § KKL.

9 kap. Ansvarsbestämmelser

1 och 2 §§

Bestämmelserna motsvarar nuvarande ansvarsbestämmelser i 33 och 34 § KKL. I 2 § har dock tillagts de subjektiva rekvisiten " uppsåtliga eller av oaktsamhet", jfr 1 kap. 2 § brottsbalken.

3 §

Motsvarande ansvarsbestämmelse finns i dag i 105 § KKF och gäller underlåtenheten att som förare av ett körkortspliktigt fordon medföra körkortet. Straffrihetsgrunderna bör vara desamma som i dag. Ansvarsbestämmelser beträffande kravet på att medföra ett beslut om godkännande som handledare vid övningskörning torde inte fylla någon funktion; handledarens identitet kan ju konstateras genom hans körkort. Det torde inte vara nödvändigt att särskilt ange enligt vilka paragrafer en anmälan om att körkortet förstörts eller förkommit har gjorts för att straffrihetsgrunden 1 skall kunna tillämpas.

4 §

En underlåtenhet att efter anmaning överlämna ett körkort eller traktorkort i samband med en återkallelse eller ett omhändertagande bör i likhet med vad som gäller i dag kunna straffas med penningböter, jfr nuvarande 105 § första stycket 2 KKF. I syfte att göra bestämmelsen effektivare föreslår vi att överlämnandet av körkortet skall ske inom en viss tid. Vi föreslår att denna tid lämpligen blir fem dagar. Tidsramen bör beräknas från dagen för delgivningen av beslutet. En anmälan om att körkortet eller traktorkortet har förstörts eller förkommit bör ha samma betydelse som ett överlämnande av körkortet. Om en sådan anmälan lämnas inom den tid som gäller för att överlämna körkortet, bör således något ansvar inte utkrävas.

5 §

Motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 37 § KKL.

10 kap. Bemyndiganden m.m.

1 §

Bestämmelsen motsvarar i huvudsak nuvarande 32 § KKL. Eftersom vi föreslår att bestämmelser om övningskörning skall finnas i KKL och att bestämmelserna om trafikskolor förs över till en särskild lag och förordning, kan bemyndigandet beträffande föreskrifter om förarutbildning utgå.

2 §

Nuvarande bestämmelse i 17 a § KKL kräver att läkaren finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort. Läkaren behöver dock inte göra en anmälan till länsstyrelsen, om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon.

Enligt vår mening bör en läkare som undersöker en körkortshavare alltid vara skyldig att anmäla till länsstyrelsen, om han finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig som körkortshavare. Läkaren bör således inte få underlåta anmälan därför att han har anledning att anta att körkortshavaren inte kommer att föra körkortspliktigt fordon.

Frågan om olämplighet bör bedömas utifrån de medicinska krav som anges i Vägverkets medicinska föreskrifter om innehav för körkort m.m. (VVFS 1996:200). Det avgörande skall således vara om kraven i föreskrifterna är uppfyllda. Ett uppenbarhetskriterium för anmälningsskyldigheten synes därvid inte vara adekvat för att anmälningsskyldighet skall föreligga. Antingen är de medicinska kraven uppfyllda eller så är kraven inte uppfyllda. Något större utrymme för bedömningar i det avseendet ger inte de medicinska föreskrifterna.

3 §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 41 § KKL

Övergångsbestämmelser

2.

För att den som vid ikraftträdandet redan genomgått den prövning av de personliga och medicinska förhållandena som krävs för att få körkort inte skall behöva genomgå den på nytt, bör den som meddelats körkortstillstånd anses uppfylla dessa krav också enligt de nya bestämmelserna. Ett körkortstillstånd är giltigt i fyra år. Om lämpligheten anses vara uppfylld under denna tid skulle dock de äldre bestämmelserna om bl. a. återkallelse av körkortstillstånd bli tillämpliga under en oacceptabel lång tid. Ett körkortstillstånd bör därför berättiga innehavaren att avlägga förarprov utan att behöva genomgå en ny lämplighetsprövning under sex månader efter ikraftträdandet.

3.

Om ett brott som enligt vårt förslag skall föranleda en återkallelse – och varning således inte kan komma i fråga – har begåtts före ikraftträdandet och frågan om körkortsingripande inte är avgjord vid ikraftträdandet, bör äldre bestämmelser tillämpas för att förhindra en retroaktiv skärpning.

4.

En del av de brott som i dag föranleder återkallelse av körkortet skall enligt vårt förslag medföra varning. Om en sådan förseelse begåtts före ikraftträdandet bör de nya mindre stränga bestämmelserna tillämpas från ikraftträdandet. Om ett körkortsingripande som har skett före ikraftträdandet överklagas, skall besvärsinstansen vid prövning efter ikraftträdandet tillämpa de nya bestämmelserna.

En särskild fråga är vilken betydelse en tidigare meddelade varning skall ha vid tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna om obligatorisk återkallelse vid ny förseelse inom tre år efter tidigare meddelad varning. Att helt bortse från tidigare meddelad varning synes inte lämpligt. Å andra sidan är det inte heller tilltalande att beakta en varning som meddelats enligt äldre bestämmelser under så lång tid som tre år. En rimlig avvägning kan vara att låta en varning som meddelats före ikraftträdandet ha den betydelse som gäller enligt nuvarande system, alltså att ny varning normalt inte får meddelas innan två år förflutit. Att ha en särskild övergångsbestämmelse med denna innebörd torde inte vara lämpligt. Vilket värde en varning som

meddelats enligt äldre bestämmelser bör ha vid tillämpningen av de föreslagna nya reglerna, bör lämpligast överlämnas till rättstillämpningen. Ett lämpligt riktmärke kan enligt vår mening vara att beakta en äldre varning, och således återkalla ett körkort, om varningen ligger högst två år tillbaka i tiden när frågan om körkortsingripande prövas med anledning av ny förseelse.

5.

Den som meddelats körkortstillstånd kan enligt gällande bestämmelser övningsköra privat utan krav på att den som har uppsikt över övningskörningen är godkänd som handledare. Denne bör även efter ikraftträdandet ha möjlighet att med stöd av meddelat körkortstillstånd övningsköra enligt äldre bestämmelser.

11.2 Förslaget till körkortsförordning

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Ordalydelsen i bestämmelsen har anpassats till vad som anges i 10 kap. 1 § förslaget till KKL där bemyndigandet ges till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, att meddela ytterligare föreskrifter.

2 §

Motsvarar nuvarande 2 § KKF

3 §

Motsvarar nuvarande 3 § KKF

4 §

I nuvarande 4 § KKF finns definitioner på olika begrepp och beteckningar som används i KKL och KKF. Det övervägande antalet definitioner finns också i andra författningar, t.ex VTK, BRK, FK och TTK. Eftersom flertalet av definitionerna i KKF antingen är väl inarbetade eller av begränsat allmänt intresse, bör författningen i möjli-

gaste mån befrias från definitioner av beteckningar m.m. som redan är definierade i andra författningar. Beträffande definitioner av olika fordonsslag synes lämpligast att i stället hänvisa till 3 § FK. De beteckningar i KKF som därigenom kommer att saknas anges i första stycket – lätt släpfordon och tjänstevikt på terrängskoter och lätt terrängvagn. Det torde inte vara nödvändigt att föreskriva att släpfordon indelas i lätta respektive tunga släpfordon och inte heller att definiera totalvikten för tung terrängvagn.

I nuvarande 5 och 6 §§ KKF anges att Vägverket skall pröva frågor som rör tillämpningen av fordondefinitionerna i vissa speciella fall och att vad som föreskrivs för ett visst slag av fordon också gäller chassi till sådant fordon. Något behov av att särskilt reglera dessa frågor i KKF synes inte finnas. I stället bör hänvisas till motsvarande bestämmelser i FK, vilket görs i tredje stycket.

5 §

Som framgår av avsnitt 8.4 föreslår vi att det skall vara länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd som skall pröva frågor om körkortsingripande m.m. I stället för att som nu reglera vilken länsstyrelse som skall vidta en viss åtgärd i samband med varje särskild bestämmelse anser vi att en generell forumbestämmelse bör införas. Utgångspunkten för bestämmelsen bör vara att folkbokföringsorten skall styra vilken länsstyrelse som är behörig att pröva en fråga. Om personen i fråga inte är folkbokförd i Sverige, alltså i första hand utländska medborgare med utländskt körkort som inte tagit permanent bosättning i Sverige, bör det vara vistelseorten som avgör vilken länsstyrelse som är behörig. Saknas även vistelseort ankommer det på länsstyrelsen i det län där en förseelse eller ett ingripande har skett att pröva en uppkommen fråga. En sådan forumbestämmelse motsvarar i stora drag det förhållande som råder i dag, om man bortser från de situationer när ett meddelat körkortstillstånd avgör vilken länsstyrelse som är behörig.

I andra stycket ges en möjlighet att överflytta ett ärende från länsstyrelsen i folkbokföringslänet till länsstyrelsen i vistelselandet. Bestämmelsen motsvarar vad som i dag gäller vid meddelande av körkortstillstånd och återkallelse. Eftersom folkbokföringsorten skall avgöra vilken länsstyrelse som skall pröva en fråga innebär vårt förslag, till skillnad mot vad som gäller i dag, att det också kommer att finnas en möjlighet att överflytta ärenden om att föreskriva villkor för ett redan utfärdat körkort.

2 kap. Undantag från bestämmelserna om förarbehörighet

1 och 2 §§

Undantag från kravet på behörighet vid vissa särskilda fall av körning regleras idag i 2 § andra och tredje styckena KKL. Bestämmelserna innebär att fordon som normalt kräver behörigheten C, D eller E – lastbil, buss respektive släpfordon – får föras av den som har behörigheten B inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller annars en kortare sträcka, om fordonet förs utan last eller passagerare (1 a). För det fall färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller likande åtgärd beträffande fordonet, får fordonen inom nämnda begränsade områden också föras med last eller passagerare, om föraren har B-körkort och fyllt 19 år (1 b).

I 2 § andra stycket 2 anges att varje slag av körkortspliktigt fordon får föras av polisman i tjänsteutövning.

Det finns vidare en möjlighet att få föra fordon inom garageområde, verkstadsområde eller liknande trots att körkortet har återkallats. Som förutsättning härför gäller dock att medgivande har lämnats därtill och att körningen sker med fordon av det slag som det återkallade körkortet gav behörighet att föra. Ett sådant medgivande får avse en tid av högst tre år (2 § tredje stycket KKL).

Det bör noteras att undantagssituationerna inte avser färd med körkortspliktiga fordon inom vissa inhägnade områden. Körningar inom dessa områden är såväl enligt nuvarande 6 § KKL som enligt vårt förslag till 2 kap. 5 § helt undantagna från kraven på förarbehörighet. Undantag gäller i dag också för färd med fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon som kopplas till sådant fordon. De fordon som avses torde inte vara vanligt förekommande. Det torde inte heller röra sig om andra fordon än sådana som definitionsmässigt är att hänföra till traktor eller motorredskap klass II. Färd med dessa regleras i 2 kap. 2 § i vårt förslag till KKL. Enligt vår mening finns inte skäl att behandla fordon som är avsett att föras av gående på annat sätt. Vi föreslår därför att undantaget för sådant fordon utgår.

Vi föreslår att undantagsbestämmelserna förenklas och att de förs över till KKF. Mot bakgrund bl.a. av de krav på behörighet som EG-direktivet om körkort ställer föreslår vi också att undantagsfallen blir något mer begränsade.

Vårt förslag innebär att möjligheten att föra fordon med last eller passagerare utgår. Trafiksäkerhetens krav torde i alla situationer kräva att behörighet innehas för att föra dessa slag av fordon med last eller

passagerare, alltså även om färden sker i samband med bärgning eller reparation. Vidare bör möjligheten för polisman att i tjänsteutövning föra motorcykel, lastbil, buss och släpfordon med stöd av ett B-körkort begränsas till att avse en kortare sträcka.

Möjligheten till medgivande bör enligt vår mening finnas kvar i sin nuvarande form, dock att tiden för ett medgivande bör kunna avse högst fem år. Skälet för det är att ett medgivande bör kunna avse den tid ett körkort kan vara återkallat.

Medgivande kan i dag meddelas av länsstyrelsen antingen i samband med beslut om återkallelse av körkort eller som ett särskilt ärende (43 § KKL). Den länsstyrelse som återkallat körkortet prövar frågan om medgivande. Ett medgivande kan också prövas av domstol som prövar ett överklagat ärende (35 § tredje stycket KKF). Vi anser att medgivanden av det här slaget snarare är att hänföra till dispensärenden än till frågor som bör prövas av domstol. Vi föreslår därför att medgivanden endast prövas av länsstyrelserna och att beslutet, om det går sökanden emot, kan överklagas till Vägverket. De nackdelar som en sådan ordning i vissa fall kan medföra – att ett beslut om återkallelse av ett körkort och ett beslut om medgivande, vid överklagande av beslutet om återkallelse, inte kan fattas samtidigt – torde inte vara av den art att de motiverar att nuvarande ordning behålls.

3 §

Motsvarar nuvarande 3 § tredje stycket KKL.

4 §

Motsvarar nuvarande 59 a § KKF.

3 kap. Behörighetshandlingarna

1 §

Första stycket motsvarar nuvarande lydelse av 6 a § andra meningen KKF.

Andra stycket motsvarar dels nuvarande lydelse av 58 § KKF, dels bestämmelserna i 59 §, om bl.a. att villkor som skall gälla för traktorkortet antingen kan föras in på kortet eller anges i en särskild handling. I sak innebär tredje stycket ingen förändring i förhållande till vad som gäller i dag.

2 §

I paragrafen anges vilka handlingar som skall ges in tillsammans med en ansökan om behörighetshandling.

Första stycket motsvarar nuvarande bestämmelser i 11 § första stycket KKF med den ändringen att ordet "körkortstillstånd" har bytts ut mot "behörighetshandling" och att taxibehörigheten utgått.

I andra stycket regleras den utvidgade lämplighetsprövning som idag föreskrivs i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1990:70).² I stycket anges emellertid endast det grundläggande kravet, att den som fälltts till ansvar för grovt rattfylleri till ansökningen skall foga ett särskilt utlåtande som styrker kravet på nyktert levnadssätt. Närmare föreskrifter om utlåtandet får även i fortsättningen bestämmas i Vägverkets föreskrifter. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Tredje stycket anger vilka handlingar som skall ges in för att säkerställa att bosättningskravet är uppfyllt och att körkortssökanden inte redan har ett körkort utfärdat inom EES, jfr nuvarande lydelse av 19 § KKF.

3 §

I de fall en körkortshavare önskar förlängd giltighet av behörigheterna C eller D, efter det att han eller hon har fyllt 65 år, skall en ansökan härom hanteras inom ramen för det ansökningsförfarande som gäller för behörighetshandlingar i övrigt. Emellertid skall i sådant fall endast ges in läkarintyg. Läkarintyget får inte vara äldre än tre månader. En ansökan om förlängning av giltighetstiden för dessa behörigheter bör inte få göras tidigare än sex månader före den dag då giltighetstiden för behörigheten löper ut. Länsstyrelsens beslut om förlängd giltighetstid bör därvid börja gälla i och med att den tidigare giltighetstiden löper ut.

4 §

Paragrafen motsvarar bestämmelsen i nuvarande 13 § KKF. Vi anser inte att det behövs någon motsvarighet till 14 § KKF, d.v.s. att ett förhandsbesked övergår till att bli en slutlig ansökan om behörighets-

² Nya föreskrifter om särskild utredning efter rattfylleribrott träder i kraft den 1 januari 1997, VVSF 1996:200

handling, i de fall då de medicinska eller personliga förhållandena inte utgör hinder för sökt behörighet.

5 §

I likhet med vad som gäller i dag bör den som söker behörighetshandling kunna föreläggas att komma in med läkarintyg, jfr 11 § andra stycket KKF. Att så kan ske följer redan av den föreslagna 10 kap. 5 § KKL. Möjligheten att i föreläggandet föreskriva att undersökningen skall verkställas av viss person eller av en person med viss sakkunskap eller avse ett visst förhållande, vilket idag anges i 11 § KKF, torde ingå inom befogenheten att utfärda föreläggande och behöver således inte anges särskilt.

6 §

Motsvarar i sak nuvarande lydelse av 11 § andra stycket andra och tredje meningarna. Om det framkommer särskild anledning att ändå utreda sökandens personliga förhållanden skall detta självfallet göras, även om denna bestämmelse ger en möjlighet att avsluta utredningen i de fall sökanden inte förekommer i polisregistret.

7 §

All utredning av en sökandes lämplighet som innehavare av behörighet skall göras av länsstyrelsen. Det behöver dock finnas en möjlighet för länsstyrelsen att inhämta uppgifter från polisen i bl.a. de fall då sökanden förekommer i polisregistret. I stället för att som idag det sker i form av en utredning av polismyndigheten föreslår vi att det sker i form av ett yttrande. I praktiken torde detta inte medföra någon avgörande förändring i förhållande till nuvarande ordning. Uppgifterna i yttrandet skall innehålla samma uppgifter som idag bortsett från att polismyndigheten inte behöver yttra sig om sökandens lämplighet, jfr nuvarande lydelse av 11 § andra stycket femte mening. Det torde inte behöva anges vilken polismyndighet som skall avlämna ett yttrande. Utgångspunkten är att länsstyrelsen begär in yttrandet från polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller där han vistas.

8 §

Bestämmelserna om förarprov finns idag i bl.a. 16 - 20 §§ KKF. Förarprov kan enligt dessa bestämmelser avläggas i tre olika situationer. Det vanligaste är att det avläggs inför en tjänsteman hos Vägverket som har förordnats av Vägverket att förrätta förarprov. Förarprov kan emellertid också avläggas inom Försvarsmakten och i gymnasieskola eller komvux.

Förarprov inom Försvarsmakten skall avläggas inför befattningshavare vid Försvarsmakten som har förordnats att förrätta förarprov. Försvarsmakten får ge ett sådant förordnande till den som Vägverket godkänt.

I gymnasieskolan och komvux gäller att förarprov får avläggas inför lärare i sådana skolor som har undervisat eleven på nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd med Vägverket.

Vägverket är den centrala förvaltningsmyndighet som svarar för det samlade trafiksäkerhetsarbetet. Verket har också ansvaret för frågor om bl.a. förarprov. Detta talar för att Vägverket även skall ha det yttersta ansvaret för vilka som får förrätta förarprov. Även det förhållandet att Vägverket har ansvar för att kraven är uppfyllda för att få utfärda körkort enligt EG-direktivet om körkort, talar för att Vägverket bör ha exklusiv rätt att avgöra vilka som får förrätta förarprov. Vi föreslår därför att förarprov skall avläggas inför den som Vägverket har förordnat att förrätta förarprov.

Som vi föreslagit i kommentaren till 3 kap. 14 § KKL bör de detaljerade bestämmelserna om vad förarprov avser meddelas i Vägverkets föreskrifter.

9 §

Motsvarar nuvarande 8 § andra stycket första meningen KKF.

10 §

Motsvarar i sak nuvarande 8 § andra stycket andra meningen, 22 § tredje stycket och 30 §.

11 §

Innan att körkort upphör att gälla till följd av att det blir äldre än tio år, bör Vägverket i likhet med vad som gäller i dag underrätta körkortshavaren om detta. Vägverket bör samtidigt tillställa körkorts-

havaren ett nytt underlag för körkortet, så att körkortet kan förnyas med aktuellt fotografi och namnteckning. Motsvarande bör gälla om det inträffat någon ändring beträffande uppgift i körkortet, t.ex. ändrat namn. Förnyelse av körkort bör inte blandas samman med utfärdande av ett körkort. Förnyelsesituationen avser endast körkortets aktualitet som legitimationshandling. Har någon ändring inträffat beträffande rätten att föra fordon enligt körkortet, t.ex. att en ny behörighet förvärvats eller en behörighet återkallats eller om ett villkor för körkortet införts, ändrats eller upphävts, är fråga om utfärdande av körkort, inte förnyelse.

12 §

I de fall länsstyrelsen förelägger eller anmanar en körkortshavare enligt 3 kap. 8 § 1 eller 4 KKL skall föreläggandet eller anmaningen innehålla en upplysning att körkortet blir ogiltigt om föreläggandet eller anmaningen inte följs.

4 kap. Övningskörning

1 §

Paragrafen specificerar ålders- och erfarenhetskravet för uppsikt över privat övningskörning. Kraven är de som gäller i dag för att godkännas som handledare, jfr nuvarande 78 § KKF. Beträffande skälen till att det vid privat övningskörning alltid skall krävas att den som har uppsikt över övningskörningen är godkänd som handledare hänvisas till avsnitt 4.

2 §

Första stycket motsvarar nuvarande inledning på 75 § första stycket KKF medan andra stycket motsvarar 75 § tredje stycket första meningen.

De undantag från uppsiktskraven som anges i nuvarande 75 § första och andra styckena vid övningskörning som äger rum inom körgård och övningskörning inom polisväsendet, Försvarsmakten och i trafikskola, gymnasieskola eller komvux, anser vi kunna överlämnas till Vägverket att meddela närmare föreskrifter om.

3 och 4 §§

Motsvarar i sak nuvarande 79 och 81 §§.

5 §

Att en ansökan om godkännande som handledare skall ske på en särskild blankett framgår idag av 78 § första stycket andra meningen KKF. Enligt vårt förslag skall frågan om handledare prövas av länsstyrelsen. Nuvarande utredningskrav för innehavare av EES-körkort, som återfinns i 78 § fjärde stycket sista meningen, fyller enligt vår mening ingen funktion, eftersom det enligt allmänna förvaltningsrättsliga principer ändå ankommer på en sökande att visa att han uppfyller kraven för handledarskap.

På motsvarande sätt som gäller idag bör handledarskapet avse övningskörning med viss person. Ett godkännande som handledare bör självfallet endast kunna meddelas om den som skall övningsköra har uppnått den ålder som gäller för övningskörning för fordonet. Handledarskapet kan endast gälla för övningskörning av det slag av fordon som handledaren har körkort för.

I och med att vi föreslår att kravet på handledare skall gälla all privat övningskörning bör ett godkännande som handledare upphöra att gälla efter en viss tid. Denna tid bör vara så lång att det kan antas att den som övningskör erhåller körkort inom denna tid. Vi föreslår att ett godkännande som handledare skall gälla i fem år. I likhet med vad som gäller i dag bör ett handledarskap upphöra att gälla, om förutsättningarna inte längre är uppfyllda för ett godkännande.

Tredje stycket har sin motsvarighet i nuvarande 77 § andra stycket. Att handlingen skall vara i sådant skick att den kan läsas utan svårighet torde vara en självklarhet som inte behöver regleras.

6 §

Motsvarar i sak 78 § fjärde stycket. Möjligheterna för den som har ett körkort utfärdat i en annan EES-stat att utöva uppsikt över övningskörning som sker i trafikskola, alltså att godkännas som utbildningsledare eller trafiklärare, regleras i vårt förslag till lag om trafikskolor.

5 kap. Körkortsingripande

1 §

Paragrafen ansluter till 5 kap. 3 § KKL.

2 §

Bestämmelsen har delvis sin motsvarighet i nuvarande 33 § KKF om särskild utredning. I sak innebär förslaget ingen ändring i förhållande till vad som gäller i dag.

Länsstyrelsen prövar enligt KKL frågor om körkortsingripande. Den prövar också frågor som rör villkor för körkort under löpande innehav. Så snart det finns anledning att anta att en körkortshavare inte längre uppfyller förutsättningarna som gäller för att få körkort skall därför länsstyrelsen skyndsamt utreda körkortshavarens lämplighet. Om körkortshavaren därvid inte följt en föreskrift som gäller för körkortet, utgör detta naturligen anledning att ifrågasätta dennes lämplighet. Att en utredning skall inledas i dessa fall torde därför inte behöva anges. Detsamma gäller möjligheten för länsstyrelsen att i utredningssyfte förelägga körkortshavaren att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Denna möjlighet följer av 10 kap. 3 § KKL. Om det finns skäl att ifrågasätta någons lämplighet har ju ett ärende som avses i KKL inletts. En utredning om en körkortshavares lämplighet behöver naturligtvis inte alltid leda till att ett övervägande om körkortsingripande tillställs körkortshavaren. Utredningen kan t.ex. ge vid handen att det är tillräckligt att föreskriva villkor för körkortet. I sådant fall kan beslut om villkor fattas. Det sker då med stöd av 3 kap. 18 § KKL. Om utredningen varken utmynnar i ett körkortsingripande eller ett beslut om villkor för körkortet, kan ärendet avskrivas. En bestämmelse motsvarande nuvarande 34 § första stycket KKF anser vi inte behövas för att länsstyrelsen skall ha rätt att återuppta utredningen vid ett senare tillfälle.

3 §

Motsvarar nuvarande lydelse av 36 § KKF.

4 §

Jfr nuvarande 37 § KKF. Vid återkallelse skall körkortshavaren efter anmaning överlämna körkortet till Vägverket eller polismyndighet. Det följer av vårt förslag till 7 kap. 8 § KKL. Vad som kan behöva föreskrivas i förordningen är att anmaningen får delges innehavaren genom stämmingsmannadelgivning och att körkortet i sådant fall skall överlämnas till den som utför delgivningen. Någon ändring i sak i förhållande till i dag är inte avsedd.

Om ett beslut om återkallelse upphävs, skall självklart körkortet återställas till körkortshavaren. Detta förhållande torde inte särskilt behöva regleras. För det fall återkallelsen hävs efter det att körkortshavaren fått ett nytt körkort efter avlagt godkänt förarprov, har ju denna redan körkort, varför något återställande av körkortet inte blir aktuellt.

5 §

Bestämmelsen om preliminärt beslut om körkortsingripande har, i förhållande till bestämmelsen om preliminärt beslut om varning i nuvarande 49 § KKF, ändrats endast i redaktionellt avseende.

6 §

Att ett beslut om omhändertagande av en behörighetshandling fattas av polismyndighet eller åklagare framgår av vårt förslag till 7 kap. 4 § KKL. Likaledes framgår av 7 kap. 8 § KKL att innehavaren efter anmaning skall överlämna handlingen till Vägverket eller polismyndighet. Omhändertagna behörighetshandlingar bör i samtliga fall sändas till Vägverket medan beslutet om omhändertagande, i likhet med vad som gäller i dag, skall sändas till den länsstyrelse som skall pröva frågan om körkortsingripande.

Andra stycket motsvarar med vissa redaktionella ändringar nuvarande 41 § KKL. Enligt denna bestämmelse skall länsstyrelsen pröva om körkortet skall återkallas tills vidare. Det bör enligt vår mening i stället föreskrivas att länsstyrelsen skall pröva om körkortet skall återkallas. Inom detta begrepp ryms även återkallelse tills vidare. Någon ändring i sak är inte avsedd.

6 kap. Utländska körkort

1 §

Flertalet bestämmelser i föregående kapitel om körkortsingripande m.m. gäller också för utländska körkort.

2 §

Motsvarar nuvarande 37 a § andra stycket KKF. Hänvisningen till 6 kap. 5 § KKL innebär att bestämmelsen omfattar endast utländska körkort som inte tvångsutbyts i samband med återkallelsen.

3 §

Motsvarar nuvarande lydelse av 82 § tredje stycket KKF.

4 §

Första stycket motsvarar i sak nuvarande 12 a § första stycket KKF. Nuvarande 12 a § andra stycket föreslås utgå eftersom det i alla fall åligger en sökande att visa att han uppfyller de krav som gäller för att han skall få bifall på sin ansökan. Något behov att, som vid en ansökan om behörighetshandling, i de fall sökandes lämplighet inte är klarlagd, kunna avvisa ansökningen, torde inte finnas. Om det inte kan bedömas om sökanden uppfyller kraven för utbyte av ett utländskt körkort, bör ansökningen avslås.

Andra stycket motsvarar nuvarande 12 a § tredje stycket KKF med den skillnaden att anmälan skall göras till Vägverket i stället för till länsstyrelsen, i likhet med vad vi föreslår gälla för förlust av ett körkort i andra fall.

5 §

Motsvarar i sak nuvarande 82 § fjärde stycket KKF.

7 kap. Uppgiftsskyldighet

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 82 § första stycket KKF. Andra stycket i nuvarande 82 § KKF föreslås utgå. Skälet härtill är att den

myndighet som fått sitt beslut överklagat numera inträder som motpart i processen enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291). Ett avgörande av målet skall enligt 31 § samma lag tillställas part, alltså bl.a. den myndighet som inträtt som motpart i processen.

2 §

Bestämmelsen har sin motsvarighet i nuvarande 83 § KKF. Beträffande de brott som skall föranleda underrättelse föreslås inga ändringar.

De paragrafer som rör Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet i dessa fall har redigerats om enligt följande. I 2 § anges de situationer när underrättelseskyldighet föreligger, alltså att underrättelse skall ske förutom vid dom, beslut, strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot, också vid beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken, vilket framgår av tredje stycket, och när ett sådant avgörande, som har föranlett underrättelse, ändrats, upphävts eller undanröjts, vilket framgår av andra stycket. I 3 och 4 §§ anges begränsningarna i underrättelseskyldigheten; att viss påföljd skall ha utdömts (3 §), att avgörandet vunnit laga kraft eller överklagats (4 § första stycket) och att underrättelse beträffande utländska körkortshavare endast skall lämnas om körkortshavaren är folkbokförd i Sverige (4 § andra stycket).

I bestämmelsens första stycke har därför lagts till att underrättelseskyldighet föreligger med de begränsningar som följer av 3 och 4 §§.

I andra stycket föreskrivs att Rikspolisstyrelsen också skall underätta Vägverket om dom m.m. som har föranlett underrättelse har ändrats, upphävts eller undanröjts. Stycket motsvarar nuvarande 84 § andra stycket KKF.

Tredje stycket föreskriver att underrättelseskyldigheten också gäller beslut om åtalsunderlåtelse. Stycket motsvarar nuvarande 83 § tredje stycket första meningen KKF.

3 §

I denna paragraf anges de begränsningar i Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet som har samband med brottets svårhetsgrad. Första stycket motsvarar därvid 84 § första stycket KKF. Som vi redovisar i avsnitt 8.6 föreslår vi att beloppsgränserna för underrättelseskyldigheten ändras från nuvarande 600 kr till 800 kr och att detta senare belopp även skall gälla upprepade förseelser.

Andra stycket innehåller begränsningarna beträffande brotten i 2 § 5 - 10 om att underrättelse vid sådant brott endast skall lämnas om

annan påföljd än böter har dömts ut. Motsvarande gäller i fråga om åtalsunderlåtelse. Stycket motsvarar nuvarande 83 § andra stycket och fjärde stycket andra meningen KKF.

4 §

Begränsningarna i Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet som har samband med förutsättningar som inte rör brottet anges i denna bestämmelse. De avser dels att underrättelse skall lämnas först efter det att Rikspolisstyrelsen har fått besked om avgörandet har vunnit laga kraft eller överklagats, dels att underrättelse skall lämnas beträffande utländska körkortshavare endast om innehavaren är folkbokförd i Sverige. Första stycket motsvarar nuvarande 83 § tredje stycket KKF medan andra stycket motsvarar nuvarande femte stycket i nämnda författningsrum.

5 §

Bestämmelsen har sin motsvarighet i nuvarande 84 § tredje stycket KKF. Underrättelsen skall lämnas med beaktande av de begränsningar som gäller enligt 3 och 4 §§.

I nuvarande bestämmelse anges också i vilka fall Vägverket skall begära underrättelse. Det skall i dag ske när någon har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer och den omhändertagne är innehavare av körkort, traktorkort eller utländskt körkort eller om spärrtid beslutats för honom och denna tid inte löpt ut. Underrättelse skall också begäras om länsstyrelsen beställt registerblad. Vi föreslår att bestämmelserna om när Vägverket skall begära en underrättelse från Rikspolisstyrelsen utgår. Skälet härför är att de saknar självständig betydelse i förhållande till den utredningskyldighet som länsstyrelserna har beträffande nämnda personkategorier. Att Vägverket skall begära en underrättelse från Rikspolisstyrelsen i de fall då en länsstyrelse beställer registerblad torde dessutom vara en självklarhet som inte behöver regleras i KKF.

6 §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 85 § KKF.

7 §

Förevarande paragraf motsvarar i sak nuvarande 86 § KKF. I dag föreskrivs i sex punkter till vilken länsstyrelse som registerbladet skall sändas. De utpekade länsstyrelserna är de som prövar respektive ärende enligt KKL och KKF. Som framgår av 1 kap. 5 § föreslår vi en generell forumregel. Av denna bestämmelse framgår vilken länsstyrelse som skall pröva ett ärende. Det behöver då inte i förevarande sammanhang anges till vilken särskild länsstyrelse som registerbladet skall sändas. För tydlighetens skull anges dock att registerbladet skall sändas till den länsstyrelse underrättelsen angår, dvs. den som har att pröva ett ärendet med anledning av underrättelsen, i första hand länsstyrelsen i det län där den enskilde är folkbokförd. Bestämmelserna som rör yrkestrafiken inklusive förarlegitimation, föreslås bli överförda till YTL respektive YTF.

Om inte länsstyrelsen beställt registerbladet, bör ett registerblad i likhet med i dag också sändas till den enskilde.

8 §

Bestämmelsen överensstämmer med nuvarande 87 § KKF med den ändringen att tredje stycket föreslås utgå. Det torde inte särskilt behöva regleras att en underrättelse från polismyndigheten skall innehålla uppgift om personnummer.

8 kap. Körkortsregistret

1 §

Bestämmelsen överensstämmer med nuvarande 90 § KKF.

2 §

Vilka uppgifter som skall antecknas i körkortsregistret och vilken myndighet som ansvarar för att uppgifterna förs in, har anpassats till våra förslag till ändringar i KKL och KKF. Det bör särskilt anmärkas att uppgifter som rör förarlegitimation enligt YTL föreslås utgå med anledning av att 1995 års yrkestrafikutredning föreslår att uppgifter beträffande förarlegitimationen förs in i körkortsregistret enligt bestämmelse i YTF.

3 - 5 §§

Bestämmelserna motsvarar nuvarande 92 - 94 §§ § KKF.

9 kap. Bemyndiganden m.m.

1 - 3 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 95 - 97 § KKF. Med anledning av att vi föreslår att medgivande att föra fordon trots att ett körkort är omhändertaget inte längre bör kunna lämnas, har föreskrifterna beträffande sådana medgivanden utgått.

4 §

Första stycket hänvisar till den föreslagna förordningen om trafikskolor.

Andra stycket motsvarar nuvarande 98 § första stycket KKF.

I tredje stycket föreslås att ett uttryckligt bemyndigande ges till Vägverket att meddela föreskrifter om förarutbildning i andra fall och om förarprov. Med ett sådant bemyndigande torde det inte behövas några särskilda bestämmelser beträffande förarutbildning på halt underlag. Även om halkkörningsutbildningen i de flesta fall är ett obligatoriskt utbildningsmoment för att få avlägga förarprov torde, några författningstekniska hinder inte finnas mot att meddela sådana bestämmelser i myndighetsföreskrifter, om bemyndigandet ges det innehåll som vi föreslår.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande enligt 102 b § KKF.

6 - 7 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 99 och 100 § KKF. Beträffande blanketter m.m. har bestämmelser som rör medgivanden vid omhändertaganden utgått, se kommentaren till 5 kap. 15 § KKL. Att Rikspolisstyrelsen skall tillhandahålla blanketter för intyg beträffande utbildningsledares och trafiklärare personliga lämplighet föreskrivs i vårt förslag till förordning om trafikskolor.

8 §

I förevarande paragraf anges frågor enligt KKF som bör prövas av länsstyrelsen. Första stycket föreskriver därvid att länsstyrelsen i likhet med vad som gäller i dag bör pröva frågor om medgivande att föra körkortspliktiga fordon inom vissa områden trots att körkortet är återkallat, vilket regleras i 2 kap. 1 §.

I andra stycket föreskrivs att länsstyrelsen prövar frågor om undantag i visst fall från angivna bestämmelser i KKL och KKF. De bestämmelser som undantag får meddelas från är de samma som anges i nuvarande 101 § KKF. Det torde följa redan av att det är fråga om dispenser, att undantagen får begränsas till att avse visst område eller viss tid eller annat som är motiverat av trafiksäkerheten, varför vad som föreskrivs i detta avseende i 101 § fjärde stycket KKF bör kunna utgå.

För att besluta om undantag enligt denna paragraf bör även fortsättningsvis krävas att det föreligger synnerliga skäl och att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

9 och 10 §§

Paragraferna motsvarar i sak nuvarande 101 a och 102 § KKF.

11 §

Bestämmelsen har förts över från KKL och motsvarar i sak nuvarande 39 § tredje stycket KKL. Skälet härtill är att en skyldighet mellan olika myndigheter att lämna uppgifter till varandra lämpligast regleras i förordning. Inte heller torde bestämmelser rörande sekretess kräva att bestämmelsen ges i lag, jfr. 14 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100).

10 kap. Ansvarsbestämmelser

1 och 2 §§

Motsvarande bestämmelser finns för närvarande i 103 § och 105 § tredje stycket KKF.

11 kap. Överklagande m.m.

1 §

De besvärsmåttbestämmelser som finns i dag i KKL och KKF är krångliga och svåröverskådliga. Vårt förslag till uppdelning av bestämmelserna mellan KKL och KKF innebär att besvärsmåttbestämmelserna förenklas, framför allt till följd av att flertalet beslut som i dag länsstyrelser fattar med stöd av bestämmelse i KKF i stället beslutas med stöd av KKL. Om länsstyrelsens beslut därvid får överklagas, bör det överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se vidare kommentaren till vårt förslag till 8 kap. 1 och 2 § KKL.

De beslut som länsstyrelsen därutöver fattar med stöd av KKF avser beslut om dispenser enligt vårt förslag till 9 kap. 8 § andra stycket och 9 § och beslut om medgivande att föra körkortspliktigt fordon trots att körkortet är återkallat enligt 2 kap. 1 §. Beslut i dispensärenden bör i likhet med i dag kunna överklagas till Vägverket. Till skillnad mot vad som gäller i dag föreslår vi emellertid att också beslut om medgivanden enligt 2 kap. 1 § bör överklagas till Vägverket. Skälen härför redovisas i kommentaren till denna bestämmelse.

I dag föreskrivs att Vägverkets beslut beträffande utfärdande av körkort och förnyelse av körkort kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vägverkets beslut i fråga om förnyelse torde kunna ses som endast ett verkställande beslut. Enligt vår mening bör därför Vägverkets beslut i fråga om förnyelse inte kunna överklagas. Beträffande Vägverkets beslut att utfärda körkort och traktorkort hänvisas till kommentaren till vårt förslag till 8 kap. 2 § KKL.

Vägverkets beslut i ett dit överklagat ärende bör inte få överklagas. Andra beslut av Vägverket än sådana som avses i 8 kap. 2 § KKL bör få överklagas till regeringen.

2 §

I avsnitt 8.5 har vi berört vissa frågor om avgifter.

Eftersom vårt förslag innebär att utfärdandet av traktorkort skall följa den ordning som gäller för utfärdande av körkort, vilket innebär att Vägverket i stället för länsstyrelsen utfärdar sådana kort, bör avgiften för att utfärda och förnya traktorkort bestämmas i förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket.

Förevarande paragraf motsvarar med den ovan angivna ändringen nuvarande 110 § KKF.

11.3 Förslaget till lag om trafikskolor

11.3.1 Inledning

Eftersom vi inte anser att det ingår i vårt uppdrag att överväga några förändringar beträffande förarutbildning i trafikskolor i andra avseenden än de som rör den lagtekniska översynen av körkortsförfattningarna, innebär vårt förslag till lag och förordning om trafikskolor i huvudsak endast en överföring av nuvarande bestämmelser i KKF anpassade till en lag och en förordning. Några sakliga ändringar är inte avsedda. Kommentarer till författningstexten inskränker sig därför huvudsakligen till hänvisningar till motsvarande nu gällande bestämmelse.

11.3.2 Kommentarer till författningstexten

1 §

Definitionen på trafikskolor är hämtade från 4 § KKF.

2 §

Första stycket motsvarar nuvarande 60 § första mening KKF. Andra stycket motsvarar nuvarande 61 § andra stycket KKF.

3 §

Bestämmelserna i nuvarande 61 och 62 §§ har förts samman till en paragraf.

4 §

Bestämmelserna i denna paragraf innebär en saklig förändring såtillvida att kraven som gäller för att ha uppsikt över övningskörning i trafikskola enligt nuvarande 80 § KKF, i stället anges som krav för att bli godkänd som utbildningsledare respektive trafiklärare. Ändringen föranleds av att kravet på uppsikt tagits in i vårt förslag till 4 kap. 5 § KKL. I praktiken innebär förslaget ingen förändring, eftersom motsvarande krav för närvarande gäller enligt Vägverkets föreskrifter.

Andra stycket motsvarar med konsekvensändringar enligt vad som nyss sagts om utbildningsledare m.m. nuvarande 74 a § första stycket KKF.

5 och 6 §§

Motsvarande bestämmelser om återkallelse av tillstånd att driva trafikskola finns för närvarande i 67 § KKF och beträffande utbildningsledare och trafiklärare i 68 § KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 69 § KKF.

8 §

Att beslut i fråga om tillstånd att driva trafikskola för överklagas till allmän förvaltningsdomstol följer av nuvarande 107 § KKF. Ett beslut om varning får dock inte överklagas, vilket följer av nuvarande 106 § KKF.

9 §

Motsvarande ansvarsbestämmelse finns för närvarande i 104 § KKF.

10 §

Bemyndigandet i paragrafen har sin motsvarighet i nuvarande 32 § KKL.

11.3.3 Förslaget till förordning om trafikskolor

1 §

Bestämmelserna i paragrafen motsvarar dels nuvarande 64 § KKF, dels nuvarande 60 § andra meningen KKF.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 61 § första stycket KKF.

3 §

Bestämmelserna i paragrafen har sin motsvarighet i nuvarande 61 § tredje stycket KKF.

4 §

Motsvarar nuvarande 64 § andra stycket KKF.

5 och 6 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 65 § KKF.

7 §

Motsvarar nuvarande 70 § KKF.

8 §

Polismyndighets anmälningsskyldighet följer i dag av 89 § KKF.

9 §

Att blanketter av detta slag skall tillhandahållas av Rikspolisstyrelsen anges för närvarande i 100 § KKF.

10 §

Vägverkets bemyndigande att meddela föreskrifter beträffande trafikskolor och om utbildningen vid sådana skolor följer av nuvarande 99 § KKF.

Bilaga

Kommittédirektiv



Översyn av körkortsförfattningarna m.m.

Dir.
1994:90

Beslut vid regeringssammanträde den 15 september 1994

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall tillkallas med uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna samt analysera hur EG:s direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort skall införlivas med svensk rätt. Han skall vidare utreda möjligheterna att samordna körkortsbehörigheten taxi och den förarlegitimation för taxiförare som föreskrivs i yrkestrafiklagen (1988:263). Utredaren skall utarbeta förslag till författningsändringar och övergångsbestämmelser som behövs.

Bakgrund

Svåröverskådliga författningar

Bestämmelser om körkort och traktorkort finns huvudsakligen i körkortslagen (1977:477), körkortsförordningen (1977:722) och förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort. Vägverket, tidigare Trafiksäkerhetsverket och Socialstyrelsen, har med stöd av dessa författningar utfärdat kompletterande föreskrifter om körkort. Författningarna berör en mycket stor del av befolkningen. Författningarna har genom åren ändrats och kompletterats i sådan omfattning att regelverket nu blivit svårtillgängligt och därmed gett upphov till tillämpningsproblem. Exempelvis gäller detta tillämpningen av bestämmelserna om omedelbart omhändertagande av körkort.

EES-anpassning

Efter ändring i EES-avtalet har Sverige åtagit sig att anpassa körkortsregleringen till EG:s bestämmelser på området. Dessa finns i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort. EG-direktivet innehåller bl.a. bestämmelser om körkortsklasser och behörigheter, om godkännande och utbyte av körkort utfärdade i andra EG-stater och om minimikrav för utfärdande av körkort. Det behandlar frågor som i Sverige regleras i såväl körkortslagen och körkortsförordningen som förordningen om godkännande och utbyte av utländska körkort. EG-direktivets bestämmelser kommer att innebära vissa justeringar i körkortsklasserna bl.a. vad gäller motorcyklar. Bestämmelserna i EG-direktivet skall införlivas i de nationella rättsordningarna för att kunna träda i kraft senast den 1 juli 1996.

Samordning av taxibehörighet

Enligt bestämmelser i 14 a § yrkestrafiklagen, som trädde i kraft den 1 augusti 1994 (1994:589), får fordon i taxitrafik endast föras av den som har särskild förarlegitimation. Sådan legitimation får ges till den som har föreskriven körkortsbehörighet och som med hänsyn till yrkeskunnande och laglydnad är lämplig som taxiförare. En förarlegitimation kan under vissa förutsättningar återkallas. Nuvarande ordning innebär att en taxiförare dels skall ha körkort med taxibehörighet, dels en förarlegitimation. Denna ordning har kritiserats av bl.a. Lagrådet när kravet på förarlegitimation infördes.

Uppdraget

Mot bakgrund av vad som anförts om körkorts författningarna anser regeringen det nödvändigt med en lagteknisk översyn av författningarna. Det är av största vikt att en reglering som berör allmänheten i så stor utsträckning som körkorts lagstiftningen görs tydlig och lättöverskådlig. Utredaren skall särskilt uppmärksamma vilka möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och om så behövs justera de materiella bestämmelserna för att på detta sätt främja en enhetlig praxis i körkortshanteringen hos olika myndigheter.

Utredaren skall analysera rådets direktiv 91/439/EEG samt utarbeta och lämna förslag till de författningsändringar och övergångsbestämmelser som behövs för att införliva direktivets bestämmelser med svensk rätt. Därvid kommer det att krävas en översyn av bl.a. körkortsklasser och behörigheter samt bestämmelser om utbyte av

utländska körkort. Uppdraget avser inte de delar av EG-direktivet som det enligt bemyndigande får föreskrivas om av myndighet.

Regeringen anser att det bör övervägas om de två behörigheter som i dag krävs för taxiförare, enligt körkortslagen och yrkestrafiklagen, lämpligen kan samordnas på ett sådant sätt att det framöver endast ställs krav på en särskild taxibehörighet. I denna fråga bör utredaren samråda med utredningen om översyn av yrkestrafiklagstiftningen (K 1994:89).

Utredaren skall vidare beakta Vägverkets utredning om mopeder (K94/2246/RS).

Övrigt

Om utredaren under sitt arbete uppmärksammar problem som ligger utanför det egentliga uppdraget, bör han vara oförhindrad att lämna förslag till lösning av dessa.

Utredaren skall också beakta regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23) och om EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 maj 1995.

(Kommunikationsdepartementet)

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – hur går det? U.
2. Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. U.
3. Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statsjästemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna – en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K.
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. Fi.
31. Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalunderrättelseregister DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparker. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995. Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skatteflyktslagen. Reformerat förhandsbesked. Fi.
45. Presumptionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirkelars betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag. M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
 60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och
utvidningens effekter på den gemensamma
jordbrukspolitiken. UD.
 61. Olika länder – olika takt. Om flexibel integration
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.
UD.
 62. EU, konsumenterna och maten
– Förväntningar och verklighet. Jo.
 63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
 64. Försäkringskassan Sverige – Översyn av
socialförsäkringens administration. S.
 65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik
i Sverige. Jo.
 66. Utvärderat personal. Ju.
 67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader.
Fi.
 68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
 69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
 70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
 71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer
och landsbygd. In.
 72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
 73. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 – An Assessment. M.
 74. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 – Descriptions. M.
 75. Värderna i folkhögskolevärlden. U.
 76. EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer,
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i
april 1996. UD.
 77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i
Sverige. Fi.
 78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning
och finansiering. N.
 79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
 80. Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
 81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
 82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens
tillsynsmyndigheter. K.
 83. Allmänt pensionssparande. S.
 84. Ekobrottsforskning. Ju.
 85. Egon Jönsson – en kartläggning av lokala sam-
verkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
 86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret
och fredsräddningstjänsten. Kartläggning,
överväganden och förslag. Fö.
 87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
 88. Kameraövervakning. Ju.
 89. Samverkan mellan högskolan och de små och
medelstora företagen. N.
 90. Sammanhållet studiestöd. U.
 91. Den privata vårdens omfattning och framtida
ersättningsformer – En översyn av de nationella
taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
 92. IT i miljöarbetet. M.
 93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.
 94. Nationell teledresskatalog. K.
 95. Botniabanan. K.
 96. Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar
inom försvarsmaktens ledningsorganisation. Fö.
 97. Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. Fö.
 98. Vem styr försvaret? Utvärdering av
effekterna av LEMO-reformen. Fö.
 99. Avveckling med inlärnin. Erfarenheter från
LEMO-reformens avveckling av personal. Fö.
 100. Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.
Författningsförslag, författningskommentarer
och bilagor. Fi.
 101. Kärnavfall – teknik och platsval. KASAMs
yttrande över SKBs FUD-Program 95. M.
 102. TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. U.
 103. Miljöbalken. En skärpt och samordnad
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.
Del 1 och 2. M.
 104. Konsumentskydd på elmarknaden. C.
 105. Att främja donationer till universitet
och högskolor. U.
 106. EU och Sverige – från Kiruna till Malmö.
Sammanfattning av fyra regionala möten
1995-96. UD.
 107. Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter,
problem. Sammanfattning av ett seminarium i
november 1995. UD.
 108. Konsumenterna och miljön. C.
 109. Från åkerlotter till Paradis – ett delbetänkande
från Utredningen om universitetsfastigheter m.m.
angående överlåtelse och tomträsupplåtelse av
vissa högskolefastigheter. Fi.
 110. Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden
inom kulturområdet. Ku.
 111. Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp
till 30 år. C
-

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

112. Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. M.
113. En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. S.
114. En körkortsreform. K.

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. ...



Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumptionsregeln i expropriationslagen. [45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]
Ekobrottsforskning. [84]
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]
Kameraövervakning. [88]

Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. [4]
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. [5]
Ett år med EU. Svenska statsjämstämans erfarenheter av arbetet i EU. [6]
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. [7]
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. [15]
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. [16]
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. [19]
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. [24]
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. [42]
Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. [43]
Europapolitikens kunskapsgrund. En principdiskussion utifrån EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitikerna. [60]
Olika länder – olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. [61]
EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. [76]

EU och Sverige – från Kiruna till Malmö. Sammanfattning av fyra regionala möten 1995-96. [106]
Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter, problem. Sammanfattning av ett seminarium i november 1995. [107]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarspiktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]
Utvecklad samordning inom det civila försvaret och freds räddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. [86]
Strukturförändring och besparing. En uppföljning av genomförda förändringar inom försvarsmaktens ledningsorganisation. [96]
Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. [97]
Vem styr försvaret? Utvärdering av effekterna av LEMO-reformen. [98]
Avveckling med inläring. Erfarenheter från LEMO-reformens avveckling av personal. [99]

Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige – Översyn av socialförsäkringens administration. [64]
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]
Allmänt pensionssparande. [83]
Egon Jönsson – en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]
Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer – En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]
En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. [113]

Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]
Bättre trafik med väginformatik. [17]
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]
Enskilda vägar. [46]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]
Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]
Nationell teledresskatalog. [94]
Botniabanan. [95]
En körkortsreform [114]

Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. [12]
Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]
Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]
Översyn av skatteflyktlagen.
Reformert förhandsbesked. [44]
Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]
Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]
Några folkbokföringsfrågor. [68]
Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]
Översyn av revisionsreglerna. [79]
Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]
Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.
Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. [100]
Från åkerlotter till Paradis – ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelser och tomträtsupplåtelse av vissa högskolefastigheter. [109]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – hur går det? [1]
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]
Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]
En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]
Forskning och Pengar. [29]
Högskola i Malmö. [36]
Cirkelsamhället. Studiecirkelns betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]

Värden i folkhögskolevärlden. [75]
Sammanhållet studiestöd. [90]
TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. [102]
Att främja donationer till universitet och högskolor. [105]

Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]
EU, konsumenterna och maten – Förväntningar och verklighet. [62]
Administrationn av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. [65]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. [51]
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]
På väg mot egenföretagande. [55]
Vägar in i Sverige. [55]
Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. [56]
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]

Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. [25]
Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. [80]
Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden inom kulturområdet. [110]

Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. [23]
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. [48]
Regler för handel med el. [49]
Kompetens och kapital + bilaga. [69]
Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]
Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. [78]
Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. [89]

Civildepartementet

Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Forskning för vår vardag. [10]
Attityder och lagstiftning i samverkan
+ bilagedel. [31]
Konsumentskydd på elmarknaden. [104]
Konsumenterna och miljön. [108]
Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till
30 år. [111]

Inrikesdepartementet

Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och
landsbygd. [71]

Miljödepartementet

Batterierna - en laddad fråga. [8]
Nationalstadsparker. [38]
Rapport från klimatdelegationen 1995.
Klimatrelaterad forskning. [39]
Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]
Kalkning av sjöar och vattendrag [53]
Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 - An Assessment. [73]
Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 - Descriptions. [74]
IT i miljöarbetet. [92]
Kärnavfall - teknik och platsval. KASAMs
yttrande över SKBs FUD-Program 95. [101]
Miljöbalken. En skärpt och samordnad
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.
Del 1 och 2. [103]
Integrering av miljöhänsyn inom den statliga
förvaltningen. [112]



KÖRKORT

utfärdat d. 7 fe

av besiktningssmannen
E. Enley

ordningen om motor-
härigenom tillstånd
meddelat åt

Eda



FRITZES

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM

FAX: 08-20 50 21, TELEFON: 08-690 91 90

ISBN 91-38-20326-X

ISSN 0375-250X

Omslagsbild: Anders Körling