



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

E. X. A

S. 0

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1953:5
UTRIKESDEPARTEMENTET



LÄTTNADER I FRÅGA OM
TULLBEHANDLING M. M. AV MOTOR-
FORDON I TRAFIKEN MELLAN
DE NORDISKA LÄNDERNA

*Betänkande nr 5 avgivet
av Nordiska parlamentariska kommittén
för friare samfärdsel m. m.*

STOCKHOLM 1953

Statens offentliga utredningar 1953

Kronologisk förteckning

1. Valkretsar vid fullmäktigeval i kommunerna. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande 4. Kihlström. 36 s. **Ju.**
2. Betänkande med förslag till fiskeristadga m. m. Kihlström. 99 s. **Jo.**
3. Betänkande med förslag till åtgärder för stödjande av hästaveln m. m. Victor Petterson. 77 s. **Jo.**
4. Nordisk Passfrihet. Betänkande nr 4. Victor Petterson. 28 s. **U.**
5. Lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna. Victor Petterson. 45 s. **U.**

Ann. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1953:5

UTRIKESDEPARTEMENTET



LÄTTNADER I FRÅGA OM
TULLBEHANDLING M. M. AV MOTOR-
FORDON I TRAFIKEN MELLAN
DE NORDISKA LÄNDERNA

*Betänkande nr 5 avgivet
av Nordiska parlamentariska kommittén
för friare samfärdsel m. m.*

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRI AKTIEBOLAG

STOCKHOLM 1953





THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
1207 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60637
U.S.A.



Innehåll

Skrivelse till Konungen	5
Inledning	7
Kapitel I. Syftet med tullväsendets gränskontroll av motorfordon	12
Kapitel II. Den egentliga tullkontrollen	13
A. Gällande kontrollsystem	13
B. Möjligheter att förenkla kontrollsystemet	17
1. Motorfordon, som är registrerade i de nordiska länderna ...	17
2. Motorfordon, som är registrerade i utomnordiska länder ...	20
Kapitel III. Kontrollen av utländska motorfordon ur ordnings- och säkerhets- synpunkt	23
A. Gällande kontrollsystem	23
1. Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt	23
2. Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon	24
3. Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats	25
B. Möjligheter att förenkla kontrollsystemet	26
1. Motorfordon, som är registrerade i de nordiska länderna ...	26
a) Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt	26
b) Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon ..	27
c) Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats	28
2. Motorfordon, som är registrerade i utomnordiska länder ...	28
a) Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt	28
b) Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon ..	29
c) Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats	29
Kapitel IV. Vägskatt för utländska motorfordon	31
A. Gällande regler rörande vägskatt för utländska motorfordon ..	31

B. Möjligheterna att upphäva eller förenkla bestämmelserna om vägskatt för utländska motorfordon	32
Kapitel V. Extra tullexpeditionsavgifter och hamnavgifter	35
Slutord	37
Sammanfattning	38
Bilaga	40

Till Konungen

Svenska gruppen av Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. får härmed överlämna den svenska texten till kommitténs betänkande nr 5 med förslag till lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken

mellan de nordiska länderna. De danska, finska och norska grupperna av kommittén överlämnar samtidigt betänkandet till sina uppdragsgivare i respektive dansk, finsk och norsk upplaga. Till betänkandet har icke fogats några reservationer.

Kommitténs förslag syftar till att befria alla slag av motorfordon, som passerar gränserna mellan de nordiska länderna, från i huvudsak all regelbunden gränskontroll, vilket syfte den än må ha. Kommittén uttrycker förhoppningen att betänkandets olika förslag i allt väsentligt skall kunna realiseras successivt och före sommaren 1953.

Stockholm den 9 januari 1953.

Underdånigst

Rolf Edberg

Leif Cassel

Leif Cassel

J. F. Grym

Filip Kristensson

Olof Pålsson

/ Sten Aminoff

Inledning

I det betänkande angående tullåttnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna, som Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. avlät till respektive riksdagar och regeringar den 26 april 1952 (SOU 1952: 16) uttalades (på sidorna 12 och 13), att kommittén hade för avsikt att närmare undersöka möjligheterna att åstadkomma lättnader i gällande regler om tullbehandlingen av motorfordon, vilka användes för befordran av resande mellan de nordiska länderna, samt att eventuellt senare framkomma med rekommendationer i dessa avseenden.

I nämnda betänkande föreslog kommittén, att de nordiska länderna i viss, närmare angiven utsträckning skulle samordna och liberalisera reglerna om tullbehandlingen av resande; därigenom skulle förutsättningar skapas för en tullkontroll enbart i stickprovsform vid de internordiska gränserna, vilken dessutom normalt endast borde äga rum vid inresa. Det praktiska resultatet härav skulle bli, att resande mellan de nordiska länderna som regel fritt kunde passera gränserna och endast undantagsvis behövde uppehållas av tullkontrollen. De föreslagna lättnaderna i tullbehandlingen avsåg naturligtvis i lika hög grad alla kategorier av resande, oavsett vilket befordringsmedel som användes.

För det mycket stora antal personer,

som numera färdas med privata motorfordon eller begagnar sig av turistbussar är det emellertid icke uteslutande tullbehandlingen av det egna bagaget som för närvarande förorsakar kortare eller längre uppehåll vid gränserna. För motorfordonstrafikanter tillkommer nämligen, att själva befordringsmedlet — dvs. det motorfordon, varmed resan företages — som regel vid såväl in- som utresan skall underkastas särskild tullbehandling, vilken allt efter förhållandena kan vara mer eller mindre tidskrävande. I synnerhet vid passerandet av landgränserna på starkt trafikerade platser som t. ex. Svinesund kan det under turistsäsongen bliva fråga om ganska stora förseningar för motorfordonen.

Det var på dessa förhållanden, som kommittén hade sin uppmärksamhet riktad, då den i det tidigare avlåtna betänkandet angående lättnader i tullbehandlingen förutskickade att den skulle komma att göra motorfordonstrafiken till föremål för särskild undersökning. Med ovannämnda utgångspunkt har det varit naturligt för kommittén att i första hand ägna sin uppmärksamhet åt de problem, som är förknippade med tullbehandlingen av privata personmotorfordon och andra motorfordon, vilka användes för personbefordran. Föreliggande problem är emellertid till största delen gemensamma för hela den internationella

Tabell 1. Antalet inpasserade utländska motorfordon i Danmark år 1950, 1951 och 1952 fördelat på de viktigaste inpasseringsorterna.

Inpasseringsort	Motorfordon hemmahörande i														
	Sverige			Norge			Tyskland			Övriga länder			Sammanlagt		
	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952
Köpenhamn	3 272	3 452	3 698	443	468	519	126	420	318	1 430	1 218	1 433	5 271	5 558	5 968
Heisingör ¹	28 153	37 571	47 103	3 213	3 124	4 005	344	817	1 728	4 205	4 755	6 755	35 915	46 267	59 591
Gedser	6	994	4 517	5	76	264	3	346	1 518	21	362	1 270	35	1 778	7 569
Korsör	209	527	282	16	31	23	205	314	250	198	251	166	628	1 123	721
Fredrikshamn	1 768	3 169	3 447	1 581	1 632	2 082	42	99	179	587	723	762	3 978	5 623	6 470
Hirtshals	17	45	30	478	593	686	18	6	27	119	175	237	632	819	980
Via landgränsen ¹	8 171	12 216	11 692	1 316	1 818	2 401	5 175	9 995	12 813	7 603	8 639	12 155	22 265	32 668	39 061
Övriga orter	164	269	377	73	11	15	11	9	29	811	733	846	1 059	1 022	1 267
Summa	41 760	58 243	71 146	7 125	7 753	9 995	5 924	12 006	16 862	14 974	16 856	23 624	69 783	94 858	121 627

¹ Lokaltrafiken ej inberäknad.

Tabell 2. Antalet inpasserade utländska motorfordon i Danmark år 1950, 1951 och 1952 fördelat på årets månader.

Månad	Motorfordon hemmahörande i														
	Sverige			Norge			Tyskland			Övriga länder			Sammanlagt		
	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952
Januari	751	959	1 069	62	47	71	156	449	442	242	236	359	1 211	1 691	1 941
Februari	1 092	1 139	1 228	55	51	51	209	534	508	198	281	383	1 554	2 005	2 170
Mars	2 075	3 250	2 454	164	147	133	271	718	774	368	549	537	2 878	4 664	3 898
April	3 614	4 014	5 384	347	282	500	388	626	1 029	619	717	985	4 968	5 639	7 898
Maj	3 899	5 705	6 610	562	560	638	460	1 082	1 460	1 058	1 267	1 749	5 979	8 614	10 457
Juni	5 489	7 670	9 956	992	1 048	1 238	609	1 278	1 792	1 937	2 213	3 018	9 027	12 209	16 004
Juli	9 423	13 985	18 257	2 383	2 898	3 751	748	1 437	2 645	3 743	3 778	5 905	16 297	22 098	30 558
Augusti	5 872	8 702	12 265	1 303	1 429	1 852	758	1 764	3 092	3 894	4 282	6 423	11 827	16 177	23 632
September	3 843	5 375	5 919	729	695	944	632	1 595	1 880	1 461	1 709	2 298	6 665	9 374	11 041
Oktober	2 738	3 485	3 693	312	326	517	589	1 018	1 437	743	830	1 020	4 382	5 659	6 667
November	1 532	1 933	2 097	141	173	168	513	775	920	410	513	479	2 596	3 394	3 664
December	1 432	2 026	2 214	75	97	132	591	730	883	301	481	468	2 399	3 334	3 697
Summa	41 760	58 243	71 146	7 125	7 753	9 995	5 924	12 006	16 862	14 974	16 856	23 624	69 783	94 858	121 627

Tabell 3. Antalet till Sverige från utrikesorter inkomna motorfordon år 1950
(vissa mindre sjötullplatser har ej medtagits).

Införselort	Inkomna motorfordon								
	i icke kommersiell trafik	därav inregistrerade i					i kommersiell trafik	Summa	
		Sverige	Danmark	Finland	Norge	Övriga länder		Totalt	Därav utländska
Malmö	15 903	13 359	1 821	56	135	532	1 252	6 155	2 750
Hälsingborg	60 752	27 607	24 824	316	3 582	4 423	3 300	64 052	34 945
Göteborg	3 523	1 352	577	25	145	1 424	—	3 523	2 171
Svinesund (Bohuslän)	22 348	9 013	1 689	49	10 480	1 117	4 838	27 186	} 19 300
Övriga gränstullstationer i Bohuslän	—	—	—	—	—	—	ca 8 750	} 13 710	
Hån (Värmland) ...	9 393	4 667	154	66	3 970	536	4 317		27 200
Övriga gränstullstationer i Dalsland, Värmland och Dalarna	—	—	—	—	—	—	ca 57 000	} 3 233	
Skalstugan (Jämtland)	2 077	1 407	17	25	550	78	1 156		5 250
Övriga gränstullstationer i Härjedalen, Jämtland samt Lappland (gentemot Norge)	—	—	—	—	—	—	ca 13 500	} 28 869	
Haparanda	² 14 069	8 100	9 500	—	31	29	14 800		13 769
Övriga gränstullstationer gentemot Finland	—	—	—	—	—	—	— ³	—	—
Stockholm (Skeppsbron)	872	265	35	440	21	111	4	876	ca 610
							S:a	226 854	105 995

¹ I antalet för i Sverige registrerade fordon i enskild trafik ingår ett mindre antal fordon (högst 1 %), som nyttjats kommersiellt.

² Enligt verkställd trafikräkning under vissa månader.

³ Stationerna öppnades först 1951.

motorfordonstrafiken i det nordiska området. Kommittén har därför ansett det ligga nära till hands att i utredningen även inbegripa vissa problem, som möter beträffande motorfordon, vilka användes för godsbefordran. Kommittén har ansett det desto angelägnare att befatta sig med denna transportrens problem, som lastbilarna de senaste åren kommit till alltmer ökad användning vid internationella transporter. Gränsen mellan person- och lastbilar kan för övrigt i vissa

fall vara rätt flytande (paketbilar). Det framgår emellertid av efterföljande utredning i frågan att det i stort sett torde vara möjligt att på alla väsentliga punkter genomföra samma lätnader i tullbehandlingen av motorfordon, som användes för yrkesmässig personbefordran eller för godsbefordran, som dem kommittén ämnar föreslå beträffande privata personmotorfordon.

För att belysa omfattningen och sammansättningen av motorfordonstrafiken

Tabell 4. Antalet till Sverige från utrikesorter inkomna motorfordon år 1951
(vissa mindre sjötullplatser har ej medtagits).

Införselort	Inkomna motorfordon								Summa	
	i icke kommersiell trafik	därav inregistrerade i					i kommersiell trafik	Totalt	Därav utländska	
		Sverige	Danmark	Finland	Norge	Övriga länder				
Malmö	16 097	13 586	1 592	70	113	736	1222	6 319	2 688	
Hälsingborg	68 503	36 789	22 555	597	3 323	5 239	4 113	72 616	33 868	
Göteborg	4 282	2 095	605	31	186	1 365	—	4 282	2 187	
Svinesund (Bohuslän)	26 229	10 355	1 278	71	13 394	1 131	6 646	32 875	} 22 700	
Övriga gränstullstationer i Bohuslän	—	—	—	—	—	—	ca 7 700	} 17 846		
Hån (Värmland) ...	12 168	16 633	126	85	4 724	600	15 678		17 846	} 33 000
Övriga gränstullstationer i Dalsland, Värmland och Dalarna	—	—	—	—	—	—	ca 69 000	} 4 696		
Skalstugan (Jämtland)	2 980	2 043	20	36	831	50	1 716		4 696	} 6 500
Övriga gränstullstationer i Härjedalen, Jämtland samt land (gentemot Norge)	—	—	—	—	—	—	ca 16 200	} 21 500		
Haparanda	18 606	19 500	10	9 000	57	39	21 500		240 106	18 600
Övriga gränstullstationer gentemot Finland	—	—	—	—	—	—	ca 6 750	4 300	} 1 377	
Stockholm (Skeppsbron)	1 369	420	35	750	19	145	8	1 377		ca 950
							S:a	279 767	124 793	

¹ I antalet för i Sverige registrerade fordon i enskild trafik ingår ett mindre antal fordon (högst 1 %), som nyttjats kommersiellt.

² Enligt verkställd trafikräkning under vissa månader.

har en sammanställning gjorts i tabellerna 1—4 över antalet inpasserade utländska motorfordon till Danmark och Sverige.

Av tabell 1 framgår att under åren 1950, 1951 och 1952 antalet inpasserade utländska motorfordon till Danmark var respektive cirka 70 000, cirka 95 000 och cirka 120 000. Av antalet inpasserade fordon hörde respektive cirka 49 000, cirka 66 000 och cirka 81 000 hemma i Norge och Sverige. De svenska och

norska motorfordonen utgjorde sålunda 70 procent år 1950 och 1951 samt 66 procent 1952 av totalantalet inpasserade utländska motorfordon. Av tabellerna för Danmark framgår vidare att trafiken koncentreras till vissa inpassageorter och att den är betydligt större under sommaren än under andra årstider. Mer än hälften av totalantalet inpassager till Danmark av norska och svenska motorfordon ägde således rum via Helsingör, där de norska och svenska motorfordo-

nen utgjorde 85—90 procent av totalantalet inpasserade fordon.

I Finland uppgick antalet inpasserade utländska motorfordon under år 1950 till cirka 2 600, 1951 till cirka 3 800 samt 1952 till cirka 8 200. Av dessa fordon var 1950 cirka 2 200, 1951 cirka 3 400 och 1952 cirka 6 900 eller respektive cirka 88 procent, 89 procent samt 84 procent hemmahörande i de övriga nordiska länderna.

I Norge uppgick antalet inpasserade utländska motorfordon år 1951 till omkring 41 000 — förutom cirka 40 000 svenska motorfordon, som gjort endagsbesök i Norge. Av de 41 000 fordonen var cirka 38 000 eller cirka 93 procent registrerade i Danmark, Finland eller Norge.

Även i Sverige är de flesta inpasserade utländska motorfordon sådana, som är registrerade i andra nordiska länder (se tabellerna 3 och 4). På de inpassageorter, där man kan förvänta den största tra-

fiken av utomnordiska motorfordon, Malmö, Hälsingborg, Göteborg och Svisund, uppgick antalet inpasserade utländska motorfordon i icke kommersiell trafik (huvudsakligen privata personbilar) år 1950 och 1951 till respektive cirka 51 000 och cirka 52 000. Av dessa fordon var båda åren 49 000 eller cirka 85 procent inregistrerade i något annat nordiskt land. Någon anledning att anta att de nordiska motorfordonen spelar en mindre roll i den kommersiella trafiken eller i trafiken via andra inpassageorter finnes icke.

År 1951 uppgick sammanlagda antalet till de fyra nordiska länderna inpasserade utländska motorfordon, som icke var registrerade i inreselandet, till cirka 265 000. Omkring 80 procent av dessa inresor hade gjorts av motorfordon, som hörde hemma i något av de övriga nordiska länderna.

FÖRSTA KAPITLET

Syftet med tullväsendets gränskontroll av motorfordon

Gemensamt för samtliga nordiska länder gäller, att tullväsendets gränskontroll av motorfordonstrafiken tjänar en rad olika *syften av såväl fiskalisk som polisiär karaktär*. Motorfordon är i alla de nordiska länderna tullpliktiga vid införsel och dessutom på olika sätt belagda med inhemska avgifter. Den allmänna reglering av in- och utförsel av varor, som varit gällande i samtliga länder under en följd av år, har likaledes skapat sitt särskilda behov av kontroll över motorfordonstrafiken vid landgränserna. I varje enskilt lands lagstiftning angående motorfordon finnes dessutom, bl. a. med hänsyn till trafiksäkerheten, en mängd föreskrifter rörande fordons registrering och utrustning, om tecknande av ansvarighetsförsäkring (trafikförsäkring), samt föreskrifter om det bevis på körkompetens, som förare av motorfordon skall inneha.

Beträffande utländska motorfordon åvilar det tullväsendet att vid infarten i landet tillse att fordonen i angivna avseenden uppfyller villkoren för användning i vederbörande land, samt att de personer, vilka för fordonen, uppvisar erforderliga bevis på körkompetens. På liknande sätt skall tullväsendet i Danmark och Norge övervaka, att inga motorfordon, vilkas vikt och dimensioner överskrider vad som är tillåtet enligt ländernas lagstiftning, införes.

I följande kapitel göres de enskilda leden i tullväsendets motorfordonskontroll till föremål för närmare undersökning. I anslutning därtill redogör kommittén för de möjligheter som enligt dess uppfattning föreligger att avskaffa eller förenkla kontrollen i trafiken mellan de nordiska länderna.

Den egentliga tullkontrollen

A. Gällande kontrollsystem

I samtliga nordiska länder gäller, att *motorfordon, registrerade i respektive land*, kan inpassera tullfritt vid återkomst till hemlandet. En förutsättning härför är emellertid, att fordonet ifråga återföres från utlandet i oförändrat skick. Därest fordonet i utlandet underkastats mera genomgripande reparationer eller om väsentliga delar ersatts, bortfaller rätten till tullfri återinförelse helt eller delvis. Allt efter förhållandena kan det bli tal om erläggande av tull och eventuellt andra införelseavgifter antingen för hela fordonet, för de i utlandet betalade reparationskostnaderna eller för de insatta nya delarna. Nyanskaffade biltillbehör måste likaså tulldebiteras.

På grund av försörjnings- och valuta-förhållanden underkastas i samtliga nordiska länder in- och utförelse av varor en viss reglering. Emellertid finnes i varje land bestämmelser, enligt vilka utförelse av inhemska motorfordon i regel kan äga rum för begränsad tid utan särskilt tillstånd.

I Danmark baseras gränskontrollen av inhemska motorfordon uteslutande på fordonens registreringshandlingar, vilka skall medföras och eventuellt uppvisas för tullväsendet. I dessa handlingar finnes upplysningar bl. a. om fordonets registreringsnummer, fabrikat, årsmodell samt chassinummer. Tullväsendet anser

sig i sådan handling som regel finna erforderligt underlag för att vid en besiktning kunna fastställa, huruvida fordonet såsom registrerat i landet är berättigat till tullfri återinförelse. In- och utförelse-regleringarna har icke givit anledning till särskilda kontrollföreskrifter.

I Norge och Sverige har man i fråga om gränskontroll av inhemska motorfordon, som utföres för tillfälligt bruk i utlandet, redan före in- och utförelse-restriktionernas tid börjat använda en särskild tullattest (identitetssedel) med en närmare beskrivning av ifrågavarande motorfordon jämte tillbehör. Ändamålet härmed har varit att underlätta tullbehandlingen av motorfordonet vid dess återkomst från utlandet. Av valuta- och försörjningsskäl har Finland, Norge och Sverige inom ramen för gällande in- och utförelse-regleringar funnit det nödvändigt att noggrant kontrollera att för tillfälligt bruk till utlandet utförda inhemska motorfordon återinföres inom fastställda tidsfrister. För detta ändamål användes en särskild tullutfästelse (Finland: förbindelse; Norge: tolderkläring; Sverige: identitetssedel), som för Norges och Sveriges vidkommande i stort sett är identisk med ovannämnda tullattest. Motorfordonsföraren skall vid utresa ur landet ifylla formuläret i två exemplar, av vilka det ena behålles av tullen under det att det andra efter attest från tullen

återlämnas till motorfordonsföraren. Det senare exemplaret skall avlämnas till tullen vid återkomsten till hemlandet.

Samtliga de nordiska länderna har likartade föreskrifter om att *i utlandet registrerade motorfordon* får införas tullfritt för tillfälligt bruk i vederbörande land, såvida fordonen under uppehållet i landet icke användes för yrkesmässig personbefordran eller för godsbefordran mellan platser inom landet, och under förutsättning att fordonen åter utföres ur landet inom fastställd tidsfrist. Ytterligare ett villkor måste föreligga för att tullfrihet skall erhållas, nämligen att ägaren eller föraren av motorfordonet är en person, som icke är fast bosatt i landet. Liksom i huvudsak beträffande inhemska motorfordon, som utföres för tillfälligt bruk i utlandet, är utländska motorfordon, som införas tullfritt för tillfälligt bruk i de nordiska länderna, i samtliga länder undantagna från reglerna om särskilt in- eller utförsel tillstånd.

Tullkontrollen av i utlandet registrerade motorfordon, vilka för tillfälligt bruk införas tullfritt, tjänar i övrigt i stort sett samma syfte i samtliga nordiska länder, och kontrollens praktiska utformning är likaledes på det hela taget densamma i alla länderna. Det är tullväsendets uppgift att övervaka, att ett utländskt motorfordon, som jämte eventuella tillbehör och utrustning införas tullfritt, åter utföres, samt att återutförelsen äger rum före utgången av den föreskrivna tidsfristen. Underlaget för denna kontroll utgöres av den s. k. *tullpassersedeln*, vilken förekommer i ett flertal olika former. Gemensamt för alla förekommande slag av tullpassersedlar är emellertid, att de upptar sådana upp-

lysningar om ifrågavarande motorfordon med tillbehör, att tullväsendet på utförselplatsen med säkerhet kan fastslå, att det motorfordon, som utföres, är identiskt med det, som på sin tid infördes tullfritt. Vidare måste det framgå av tullpassersedeln vid vilken tidpunkt fordonet infördes i landet, så att tullväsendet vid utförelsen kan kontrollera att den gällande tidsfristen för återutförelsen icke överskridits. Systemet förutsätter, att tullpassersedeln för ett motorfordon utfärdas i två exemplar. Båda exemplaren förses vid fordonets införsel med tullmyndighetens anteckning eller stämpel om införseldagen. Det ena exemplaret av tullpassersedeln behålles av tullanstalten på införselorten, medan det andra exemplaret lämnas till motorfordonets förare och skall avlämnas till tullen vid utförelsen. Här förses det sistnämnda exemplaret av tullpassersedeln med tullmyndighetens anteckning eller stämpel om utförseldagen, varefter vederbörande tullanstalt översänder det till tullanstalten på införselorten, som genom att jämföra de inkomna utförseluppgifterna med därvarande införseluppgifter kontrollerar att samtliga på platsen tullfritt införda utländska motorfordon återutförts eller tullbehandlats i vederbörlig ordning. I Danmark gäller emellertid den särskilda ordningen, att denna del av kontrollen är samlad i ett centralregister för utländska motorfordon i Köpenhamn, dit alla tullpassersedlar för utländska motorfordons in- och utförsel insändes från gränskontroll-orterna.

Ehuru ett undantag av stor praktisk betydelse göres beträffande de nordiska ländernas motorfordon, är huvudregeln i princip den, att för utländska motor-

fordon vid tullfri införsel till de nordiska länderna skall ställas säkerhet för betalningen av tull och andra eventuella införselavgifter. Den ställda säkerheten friges, när tullväsendet i vederbörande land har försett tullpassersedeln med attest om att motorfordonet återutförts ur landet inom laga tid. Ställande av säkerhet för tull m. m. kan göras i form av kontant deposition. Detta är emellertid i praktiken mycket sällan förekommande. Det vanliga är att förare av utländska motorfordon, för vilka säkerhet skall ställas vid inresa i landet, medför en av en motororganisation i hemlandet utfärdad garantihandling, vilken är så beskaffad att den samtidigt fungerar såsom tullpassersedel för motorfordonet.

De speciella dokument för motorfordon (carnet de passages en douanes och triptyque), som motororganisationerna utfärdar i detta syfte, har varit i bruk under många år och har tillkommit genom motororganisationernas internationella samarbete. Systemet bygger emellertid numera även på avtal mellan ländernas regeringar. Den 16 juni 1949 undertecknade sålunda ett antal europeiska länder i Genève en överenskommelse om provisorisk tillämpning av bl. a. två av Förenta Nationerna utarbetade förslag till internationella tullkonventioner, nämligen rörande turisttrafik och rörande fordon i yrkesmässig vägtrafik. Av de nordiska länderna har Danmark, Norge och Sverige hittills biträtt överenskommelsen. Konventionsförslagen innehåller detaljerade bestämmelser angående motororganisationernas behörighet att utfärda de förut omtalade tullhandlingarna för motorfordon, vilka som nämnts kan betraktas som en kombination av garantibevis och tullpasser-

sedel. I detta sammanhang må nämnas, att de ovan nämnda dokumenten i praktiken kommit till användning även i fråga om motorfordon, hemmahörande i länder, som icke biträtt Genèveöverenskommelsen av 1949. Systemet har i realiteten fått en så vidsträckt användning att det endast i förhållandevis ringa omfattning förekommer i de nordiska länderna att det för ett utländskt motorfordon, för vilket enligt gällande föreskrifter skall ställas säkerhet för tullavgifter m. m., icke medföres en carnet eller triptyque.

Det internationella samarbetet mellan motororganisationerna har gjort det möjligt för praktiskt taget envar, som önskar använda sitt motorfordon till resor i utlandet, att hos en motororganisation i hemlandet få utfärdad en av de ovan omtalade tullhandlingarna som passersedel för tullmyndigheterna i det land eller de länder, som vederbörande ämnar besöka på resan. I enlighet med de gällande internationella avtalen mellan motororganisationerna, till vilka anknyter sig avtal mellan de enskilda ländernas motororganisationer å ena sidan och ländernas tullmyndigheter å den andra, har organisationerna i det land, i vilket utländskt motorfordon införes tullfritt mot uppvisande av carnet eller triptyque, gentemot ifrågavarande lands tullmyndigheter iklätt sig garantier för betalning av tull och införselavgifter för fordonet för den händelse att tullfriheten för fordonet av en eller annan anledning bortfaller.

En carnet de passages en douanes, den tullhandling som utan jämförelse oftast utställes av motororganisationerna, är så beskaffad att den kan användas vid resor genom flera länder. Dokumentet

utgöres av ett häfte på vars framsida namnet på den nationella motororganisation, som har utfärdat handlingen, finnes angivet. På framsidan finnes vidare en förteckning över de länder, i vilka dokumentet är giltigt såsom tullpassersedel för motorfordonet ifråga, och beträffande varje land finnes angivet namnet på den nationella motororganisation, som i det enskilda landet uppträder såsom garant gentemot tullmyndigheterna. Vid utfärdandet förses dokumentomslaget med namn och adress på ägaren eller brukaren av motorfordonet och på andra sidan av häftets omslag ges den närmare beskrivning av fordonet, som är nödvändig med hänsyn till tullmyndigheternas kontroll. Vart och ett av häftets blad består av två frånskiljbara delar samt en talong. Båda dessa frånskiljbara delar innehåller samma upplysningar om ägaren eller brukaren av motorfordonet eller om fordonet som de som finnes på omslaget. Varje blad i carnet-häftet kan således användas såsom tullpassersedel vid inresa till och utresa från ett land. Vid inresan frånskiljer och behåller tulltjänstemannen den ena av bladets frånskiljbara delar och förser talongen med datumstämpel om inresan. Den andra delen av bladet frånskiljes vid utresan samtidigt som tulltjänstemannen förser talongen med datumstämpel om utresan.

Triptyque, vilken såsom nämnts är mindre använd än carnet de passages en douanes, skiljer sig från denna handling genom att endast kunna brukas vid inresa till och utresa från ett enda främmande land, men är i övrigt i princip av samma innehåll som en carnet och användes på motsvarande sätt såsom tullpassersedel. En triptyque kan under den

tid, den är giltig, användas en eller flera gånger vid resor till och från det land, för vilket den gäller.

Såväl carnet som triptyque kan utställas med en *giltighetstid av upptill ett år*. Giltighetstidens maximala längd överensstämmer med den längsta frist på upptill ett år, inom vilken utländska motorfordon, som införts under temporär tullfrihet, enligt gällande föreskrifter i samtliga nordiska länder i regel måste återutföras, därest icke tullfriheten skall förverkas.

I vissa fall är emellertid återutförelsefristen kortare. Beträffande utländska lastbilar, som införes tullfritt för tillfälligt bruk i Danmark mot kontant deposition för tullavgiften, gäller sålunda den särskilda bestämmelsen, att återutförelsen måste äga rum inom tre månader. I Finland är återutförelsefristen för samtliga motorfordon utan carnet eller triptyque sex månader och i Sverige är motsvarande tid tre månader.

För *motorfordon, vilka är registrerade i ett nordiskt land*, kan vederbörande liksom beträffande andra utländska motorfordon använda carnet eller triptyque för en tidsperiod av upptill ett år i annat nordiskt land med temporär tullfrihet.

I de flesta fall kan emellertid de nordiska ländernas motorfordonsförare undvika besväret och utgifterna att anskaffa en av motororganisationerna utfärdad tullpassersedel och i stället begagna sig av den s. k. *nordiska tullpassersedeln* (utfästelsen), vilken användes i samtliga fyra nordiska länder. Mot avlämnande av nordisk tullpassersedel kan ett motorfordon, som är registrerat i ett nordiskt land, införas under temporär tullfrihet i ett annat nordiskt land för en tid av *upptill tre månader* utan att säker-

het behöver ställas för tullavgifter m. m. om endast ägaren eller brukaren skriftligen förklarar till tullmyndigheterna i inreslandet att fordonet kommer att återutföras inom föreskriven tid eller förtullas. Blanketter till nordisk tullpassersedel kan motorfordonsförarna erhålla såväl hos motororganisationerna som hos tullmyndigheterna vid gränserna. Vid varje inresa till annat nordiskt land skall tullpassersedeln avlämnas i två exemplar, varav det ena exemplaret behålles av tullanstalten på införselorten, medan det andra exemplaret efter att ha försetts med tullmyndighetens anteckning eller stämpel om införseldagen lämnas till föraren, som skall avlämna detsamma till tullanstalten på utförselorten, då han åter lämnar ifrågavarande land. De nordiska länderna använder icke helt likalydande blanketter till nordisk tullpassersedel, men blanketternas innehåll är dock i huvudsak detsamma. De upplysningar föraren skall lämna rörande namn och adress samt rörande fordonet är — liksom när det gäller andra slag av passersedlar — sådana som myndigheterna ansett sig behöva för att kunna kontrollera, att återutförsel eller tullbehandling äger rum och att den äger rum inom stadgad tid, dvs. senast tre månader efter inresan.

B. Möjligheter att förenkla kontrollsystemet

Vid övervägandet av problemet, huruvida den egentliga tullkontrollen av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna låter sig avskaffas eller förenklas, torde det vara ändamålsenligt att indela motorfordonen i två kategorier — nämligen dels motorfordon, som är registrerade i nordiskt land, dels motorfordon, som är registrerade i länder utanför

det nordiska området — och behandla dessa två kategorier var för sig.

1. Motorfordon, som är registrerade i de nordiska länderna

Tullmyndigheternas kontroll av motorfordon, vilka är registrerade i de nordiska länderna, omfattar dels kontrollen av vederbörande lands egna fordon, dels kontrollen av fordon, vilka är registrerade i annat nordiskt land. Kontrollen av såväl landets egna fordon som motorfordon från annat nordiskt land tjänar i viss utsträckning samma ändamål. Landets *egna motorfordon* kan efter tillfälligt begagnande i utlandet återinföras tullfritt, under förutsättning att fordonet återinföres i samma skick som vid utresan ur hemlandet. Tullmyndigheterna skall med andra ord tillse, att fordonet under uppehållet i utlandet icke genomgått några mer omfattande reparationer eller utrustats med nya delar eller tillhör av väsentlig betydelse. Om så är fallet, skall tullklarering äga rum. Vad beträffar *motorfordon, icke registrerade i landet*, skall tullmyndigheterna på liknande sätt övervaka, att det fordon, vars återutförsel tullmyndigheterna antecknar på tullpassersedeln, verkligen är det fordon, för vilket tullpassersedeln gäller och som tidigare införts tullfritt på det villkoret, att det åter utföres efter tillfälligt bruk i landet.

Den enklaste formen för den o-nämnda *identitetskontrollen med inhemska motorfordon* förekommer i Danmark, där kontrollen uteslutande bygger på fordonsens registreringshandlingar och de i dessa meddelade upplysningarna rörande fordonet. Motorfordonsförare är därför skyldig att medföra sitt registreringsdokument, men han besväras vanligtvis

icke med att behöva medtaga eller ifylla särskilda tulldokument för hemlandets gränstullkontroll. Att kontrollen i Finland, Norge och Sverige är mera komplicerad beror — som nedan omtalas — icke uteslutande på rena tullmässiga förhållanden.

Ur tull- och skattesynpunkt är det icke nödvändigt för tullväsendet att kontrollera att inhemska motorfordon, som utföres till utlandet, återinföres. Tullväsendet kan nöja sig med att tillse, att de motorfordon, vilka återvänder från utlandet, verkligen är inhemska. I Danmark utövar tullen heller icke någon särskild kontroll över att inhemska motorfordon, som tillfälligt utföres, också återinföres i vederbörlig ordning. I de andra nordiska länderna utövas däremot för närvarande — huvudsakligen av valuta- och försörjningsskäl — en kontroll över återinförelsen av inhemska motorfordon med stöd av de ovan på s. 16 nämnda sedlarna, som motorfordonsförarna måste avlämna vid utresan till utlandet och vid återinresan därifrån.

Enligt vad kommittén erfarit har i Danmark den kontroll över inhemska motorfordon, som utföres för tillfälligt bruk till utlandet, vilken kontroll som nämnts baseras uteslutande på motorfordonens registreringshandlingar, icke lett till något missbruk av nämnvärd betydelse. Mot denna bakgrund samt med hänsyn till den förbättring i försörjningsförhållandena, som utvecklingen under de senare åren fört med sig, finner kommittén att det borde vara möjligt för samtliga nordiska länder att avstå från speciella kontrollåtgärder i fråga om utförelse och återinförelse av inhemska motorfordon, som utförts för tillfälligt bruk till utlandet, på så sätt att kon-

trollen uteslutande grundas på ifrågasvarande motorfordons registreringshandlingar (Danmark: registreringsattest, Finland: registerbok, Norge: vognkort och Sverige: besiktningsinstrument) eller andra föreliggande handlingar, som på motsvarande sätt kan tjäna som identifikation av fordonet. I fråga om svenska motorfordon bör sålunda gällande bilskattekvitto kunna godkännas, därest detta förses med uppgift om fordonets fabrikat, typ och chassinummer (ramnummer).

Beträffande *andra nordiska länders motorfordon*, som införes tullfritt för tillfälligt bruk, ligger det nära till hands att överväga, huruvida icke tullkontrollen av dessa kunde tillrättaläggas på samma enkla sätt som den föreslagna kontrollen av inhemska motorfordon. Vad identitetskontrollen beträffar synes några avgörande hinder härför icke förefinnas. Man kan måhända invända att registreringshandlingarna inte alltid kommer att innehålla de erforderliga upplysningarna för ett sådant syfte, såtillvida att man där t. ex. i vissa fall icke finner tillfredsställande uppgifter rörande fordonets utrustning. Denna brist måste emellertid göra sig gällande i samma utsträckning vid identitetskontrollen av inhemska motorfordon på grundval av registreringshandlingarna (för svenskt motorfordon även bilskattekvittot) och bör därför icke utgöra hinder för en förenkling av kontrollen av främmande fordon.

Det kan icke bortses från att det såväl av tullmässiga orsaker som med hänsyn till de allmänna in- och utförelseregleringarna kan vara ett väsentligt intresse att skapa garantier mot att andra nordiska länders motorfordon kvarstannar

i länderna utöver de föreskrivna tidsfristerna för temporär tullfrihet. Det skall ej heller förnekas att kontrollen med hjälp av tullpassersedlar i detta hänseende är mycket effektiv. En dylik kontroll liksom den av Finland, Norge och Sverige praktiserade kontrollen av inhemska motorfordon, som utföres för tillfälligt bruk till utlandet, är emellertid behäftad med den nackdelen att den vållar alla motorfordonsförare, som passerar gränserna, samma besvär, ehuru det i de flesta fall på förhand är uppenbart att gränspasserandet sker i legitimt syfte och anledning att misstänka olaga införsel sålunda icke förefinnes. Då det exempelvis är fråga om turisttrafik eller godstransport till och från annat land, kan själva ändamålet med in- eller utresan sägas utan vidare garantera, att uppehållet i ifrågavarande land blir tämligen kortvarigt. Å andra sidan kan en kontroll som den nuvarande, vilken i huvudsak åvilar gränstullanstalten, icke utgöra någon säker garanti mot olagligheter. Den nuvarande ordningen kan exempelvis icke förhindra att ett främmande motorfordon efter inresan överlåtes till en i landet bosatt person för dennes bruk och i praktiken kan ett sådant olovligt utnyttjande av fordonet utsträckas utan tidsbegränsning, om vederbörande blott ombesörjer att fordonets tullpassersedel genom utresa till utlandet och genom en omedelbart därefter följande återinfart förlänges var gång giltighetstiden utlöper.

Beträffande motorfordon, hemmahörande i annat nordiskt land, hyser kommittén inga betänkligheter mot att föreslå att kontrollen av dessa sker på samma sätt, som kommittén redan föreslagit beträffande inhemska motorfordon, dvs.

mot eventuellt företeende av ifrågavarande motorfordons registreringshandlingar eller av andra därtill ägnade handlingar (jfr s. 18). Den särskilda återutförselristen på tre månader beträffande motorfordon, som införes på nordisk tullpassersedel, föreslås ändrad så att nordiska motorfordon i överensstämmelse med den frist, som gäller beträffande motorfordon, som införes mot carnet eller triptyque, får uppehålla sig tullfritt för tillfälligt bruk i annat nordiskt land upp till ett år. Kommittén vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att tillfällen kan förekomma då en motorfordonsförare från annat nordiskt land kan ha ett fullt berättigat intresse av att utsträcka sin vistelse i ett land, där han uppehåller sig tillfälligt, över längre tid än tre månader.

Kommittén bortser icke från att den föreslagna omläggningen av kontrollen av främmande nordiska motorfordon kommer att göra det omöjligt för tullen att vid gränserna utöva kontroll över att gällande återutförselbestämmelser iakttages för motorfordon, som införts för tillfälligt bruk. Någon utgångspunkt för beräkningen av uppehållets längd skulle ju icke finnas. Kommittén anser emellertid att den nuvarande kontrollen vid gränserna vållar både motoristerna och tullväsendet ett besvär, som icke står i rimligt förhållande till vad som vinnes därmed. Därest reglerna om registrering av motorfordon är så konstruerade att motorfordon icke kan registreras utan att betryggande dokumentation presteras över att erforderligt införseltillstånd föreligger och att eventuellt föreskriven tull- eller annan avgiftsdebitering ägt rum dessförinnan, föreligger ingen nämnvärd risk för att bortfallet av tullpassersed-

larna och den därtill knutna kontrollen skall öppna möjligheter för insmuggling av motorfordon. Reglerna om registrering är av dylikt slag i Danmark, Finland och Norge och det är kommittén bekant att införandet av motsvarande regler för närvarande överväges i Sverige. Kommittén önskar i detta sammanhang erinra om det ändamålsenliga i att ett gott samarbete etableras mellan myndigheterna i de nordiska länderna i syfte att hindra olagliga överflyttningar av motorfordon från ett nordiskt land till ett annat (jfr s. 27).

I övrigt är det kommitténs uppfattning, vilket närmare utvecklas senare, att den erforderliga kontrollen över att främmande motorfordon icke användes på olagligt sätt i uppehållslandet måste handhas av polisen som ett led i dess allmänna kontroll över motorfordons-trafiken.

Slutligen är det kommittén bekant, att den i de nuvarande tullpassersedlarna lämnade dokumentationen om tidpunkten för ett utländskt motorfordons inresa, i Norge enligt gällande regler för tullavgiftsberäkning av motorfordon lägges till grund för fastställandet av tullberäkningsvärdet i de fall då för tillfälligt bruk tullfritt införda motorfordon senare skall tullklareras. Det är emellertid kommitténs förhoppning, att dessa förtullningsregler låter sig tillämpas så att man icke av denna anledning behöver vidhålla kravet på avlämnande av nordisk tullpassersedel vid tillfällig införsel av nordiska motorfordon.

För motorfordon hemmahörande i något av de nordiska länderna skall alltså endast krävas att de medför registreringshandlingar eller annan handling,

som gör det möjligt att identifiera fordonet.

Några tullpassersedlar skall icke vidare behövas.

Kommittén anser, att man med en dylik anordning skulle kunna uppnå den stora praktiska fördelen att kunna avstå från kravet på tullkontroll av samtliga in- eller utgående fordon och i stället nöja sig med stickprov.

2. Motorfordon, som är registrerade i utomnordiska länder

Bland de motorfordon, som passerar de viktigaste internordiska gränsovergångarna, utgör utländska motorfordon, vilka är registrerade i andra länder än de nordiska, en relativt betydande andel (jfr s. 11). Skall man uppnå en snabb avveckling av tullkontrollen av motorfordon, är det därför viktigt att en sådan ordning kommer till stånd att även denna kategori motorfordon kan passera gränserna mellan de nordiska länderna utan att uppehållas av stämpling av tullpassersedlar osv.

Såsom ovan beskrivits utövar varje enskilt nordiskt land en kontroll över införseln och återutförseln av nämnda utländska motorfordon, vilken bygger på tämligen väl överensstämmande principer ifråga om den egentliga tullkontrollen. I verkligheten baserar sig kontrollen i de flesta fall på de av motororganisationerna utfärdade tullpassersedlarna (carnet och triptyque). Genom ett samarbete mellan de nordiska ländernas tullmyndigheter torde enligt kommitténs mening inga större svårigheter uppstå, därest man uppger kravet på stämpling av tullpassersedlar vid de internordiska gränsovergångarna och uteslutande förlägger kontrollen över att de utländska

motorfordonen återutföres inom de föreskrivna tidsfristerna, till det nordiska områdets yttergränser. Detta förutsätter, att anmälningar om utförelse av motorfordon, vilka återutföres från Norden från ett annat land än det, till vilket inresan på sin tid skedde, tillställs respektive tullmyndigheter i införsellandet. På motsvarande sätt måste tullmyndigheterna i införsellandet få anmälan om utländska motorfordon, vilka efter inresan förtullats och registrerats i annat nordiskt land. En naturlig följd av kontrollens förläggande till yttergränserna blir, att den för närvarande för varje enskilt land gällande tidsfristen för återutförelse inom ett år kommer att gälla för det nordiska området som helhet, men eftersom de av motororganisationerna utfärdade tullpassersedlarna just har en giltighetstid på upp till ett år, kan detta knappast vara förbundet med några olägenheter. Eftersom motorfordonsföraren skall medföra sin carnet eller triptyque, kommer tullanstalterna vid de internordiska gränsovergångarna på basis av denna i den utsträckning, som bedömes erforderligt, att kunna kontrollera fordonets identitet, i likhet med den kontroll som kommer ifråga beträffande de nordiska motorfordonen på grundval av registreringshandlingarna. De nordiska länderna skulle på så sätt komma att bilda ett gemensamt "carnet-område".

Samtidigt som de förut nämnda av motororganisationerna utfärdade tullpassersedlarna utgör det tekniska underlaget för tullväsendets kontroll av de utländska motorfordonens återutförelse inom fastställd tid, innehåller dessa respektive nationella organisationers garantier gentemot ifrågovarande lands tull-

myndigheter för betalning av tull och andra införselavgifter i händelse av utebliven återutförelse eller därest tullplikt uppkommer av annan anledning. Innan de nordiska ländernas tullmyndigheter kan ersätta de nuvarande nationella kontrollsystemen med en gemensam kontroll vid de nordiska ländernas yttergränser, måste därför en överenskommelse träffas med ländernas motororganisationer om att den garantiförsäkran, som avgives till tullväsendet i införsellandet, skall gälla såsom säkerhet för tullens eventuella erläggande icke blott i vederbörande land utan i vart och ett av de nordiska länderna. Då man enligt hittills gjorda erfarenheter kan räkna med att garantin endast i ett fåtal fall behöver bli aktuell, torde det knappast erbjuda några allvarliga problem för motororganisationerna eller för tullmyndigheterna, att storleken av tullbeloppet för ett motorfordon kommer att variera, med hänsyn till vilken av de nordiska ländernas tulltariffer, som kommer till användning vid beräkningen. Därest man till yttermera visso kan påräkna att alla de nordiska länderna genomför en kontroll av verkställd tulldebitering innan registreringen av motorfordon sker, i likhet med den ordning som redan nu råder i Danmark, Finland och Norge, kan det endast undantagsvis tänkas förekomma fall, där motororganisationernas ekonomiska ansvar blir aktuellt. En förutsättning är emellertid, att avtal träffas mellan å ena sidan de nordiska ländernas tullmyndigheter och å andra sidan motororganisationerna om huru uppkomna frågor av dylikt slag skall regleras. Det framgår även av den såsom bilaga 1 i avskrift bifogade skrivelsen av den 23 april 1952 från de Nordiska motororga-

nisationernas permanenta kommitté att man från motororganisationernas sida ställer sig positiv till tanken på en förenkling av kontrollen av de utländska motorfordonen.

Återstår problemet att det i en del fall kan tänkas, att utländska motorfordon, vilka önskas införda tullfritt för tillfälligt bruk i ett nordiskt land, icke medför carnet eller triptyque. Enligt gällande föreskrifter är vederbörande hänvisade till att ställa kontant deposition för tullbeloppet. Det torde knappast kunna vålla några svårigheter för de nordiska ländernas tullmyndigheter att uppnå enighet om en gemensam tullpassersedel att användas i dylika fall, avseende tullfri införsel för tillfälligt bruk i hela det nordiska området på samma sätt som motororganisationernas passersedlar. Det enda speciella spörsmål, som måste lösas i detta sammanhang, är utformningen av ett avtal mellan länderna angående depositionsreglerna. För närvarande beräknas storleken av den kontanta depositionsitionen för tull m. m. på grundval av det enskilda landets tulltariff m. m. Beloppens storlek är därför icke desamma i de olika nordiska länderna. Man skulle möjligen kunna välja att träffa avtal om att depositionsbeloppet skall fastställas så, att det motsvarar tull m. m. för motorfordonet i det nordiska land, vars tulltariff och avgiftssatser ger det högsta beloppet. En dylik ordning torde dock utan tvivel vara förbunden med betydande administrativa svårigheter, enär den förutsätter, att de nordiska ländernas tulltjänstemän skall ha relativt ingående kunskaper om samtliga fyra länders tull- och skattebestäm-

melser på detta område. Härtill kommer, att bestämmelser av denna art väl knappast är förenliga med gällande tulllagstiftning m. m. i de nordiska länderna och möjligen kan ge upphov till relativt komplicerade lagtekniska problem. Enligt kommitténs uppfattning måste man föredraga en ordning, enligt vilken den eventuella depositionsitionen i varje enskilt land beräknas enligt samma regler som hittills. Det vill med andra ord säga, att det blir införsellandets tullsatser m. m. som kommer att bestämma storleken av den kontanta depositionsitionen för det inkommande utländska motorfordonet. Såsom förut nämnts, torde man kunna uppnå betryggande säkerhet gentemot missbruk av utländska motorfordons rätt till tullfri införsel för tillfälligt bruk genom att låta registreringen av motorfordon betingas av att det dessförinnan föreligger bevis om att eventuellt erforderlig tullbetalning ägt rum. Lämpligt vore emellertid, att det av tullpassersedeln eller depositionsbeviset klart framginge att fordonet icke betraktas såsom slutgiltigt tullbehandlat genom ställande av en deposition, och att det därför måste undergå tullbesiktning innan det kan registreras i något av de nordiska länderna. Slutligen bör i avtalen mellan de nordiska länderna rörande den skisserade ordningen upptas bestämmelser angående överförandet av depositionsbeloppet mellan länderna, så att de utländska motorfordonsförarna erhåller rättighet att få beloppet återbetalat vid den gränsövergång, där utresan sker från det nordiska området, oavsett om denna äger rum ur annat nordiskt land än inreselandet.

Kontrollen av utländska motorfordon ur ordnings- och säkerhetssynpunkt

A. Gällande kontrollsystem

Den polisiära kontrollen rörande motorfordons gränspasserande kan uppdelas i tre huvudgrupper:

1. Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt.
2. Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon.
3. Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats.

Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt.

Som villkor för att ett motorfordon skall få användas fordras i samtliga nordiska länder att fordonet befinner sig i godtagbart skick och att det uppfyller vissa bestämda fordringar avseende konstruktion. I stort sett överensstämmer de enskilda ländernas bestämmelser i detta avseende.

Att ett motorfordon uppfyller nämnda fordringar konstateras vid den besiktning och registrering, som fordras för att fordonet skall få tas i bruk. I Danmark, Finland och Norge förses fordonet vid registreringen med registreringsskyltar som synligt bevis på att det godkänts för trafik. I Sverige är registrerade motorfordon visserligen försedda med nummerskyltar men dessa utgör icke någon

garanti för att fordonet är registrerat. Nummerskyltar kan nämligen köpas fritt i handeln. Däremot är de registrerade motorfordonen så när som på ett fåtal undantag försedda med särskilda bevis (kvitton) på att bilskatten betalats. Är ett motorfordon försett med dylikt för vederbörlig period gällande skattekvitto, är detta ett säkert tecken på att fordonet är registrerat. I samtliga länder utfärdas dessutom registreringsbevis (besiktningssinstrument).

Utländska motorfordon, som är hemmahörande i land, anslutet till internationella motortrafiköverenskommelser, behöver icke under tillfälligt uppehåll uppfylla fordringarna på konstruktion och utrustning, som föreskrives enligt lagstiftningen i införsellandet; fordonet får fritt köra in under förutsättning att det är utrustat i överensstämmelse med de i respektive överenskommelser gällande bestämmelserna. Enligt dessa överenskommelser skall motorfordonen vara försedda med hemlandets nummerskyltar och dess nationalitetsmärke. Dessutom fordras i enlighet med internationella automobiltrafikkonventionen, undertecknad i Paris den 24 april 1926, att bilföraren är i besittning av ett internationellt tillståndsbevis, utställt under loppet av det senaste året och avseende ifrågasvarande fordon. Det internationella tillståndsbeviset innehåller upplysningar på

en rad språk, så att det i stort sett kan förstås i hela världen, bl. a. om ägarens namn och adress, fordonets fabrikat och chassinummer ävensom dess registreringsnummer. Enligt den internationella vägtrafikkonventionen, undertecknad i Genève den 19 september 1949, vilken undertecknats av Danmark, Norge och Sverige men hittills ratificerats endast av Sverige, avskaffas det internationella tillståndsbeviset. Konventionen fordrar att motorfordon för att kunna dra fördel av konventionens bestämmelser skall vara registrerat i en av de till konventionen anslutna staterna. Förutom med nummerskyltar och nationalitetsmärke kan föraren styrka detta med hjälp av registreringsbevis innehållande uppgift om åtminstone fordonets registreringsnummer (motsvarande nummerskylten), fordonets fabrikat och chassinummer, datum för den första registreringen samt innehavarens fullständiga namn och hemvist. I Danmark och Norge kräver man icke längre internationella tillståndsbevis utan anser registreringsbevis innehållande ovannämnda uppgifter som tillräcklig dokumentation vid inresa.

Beträffande fordon, registrerade i de nordiska länderna, har man i enlighet med särskilda inbördes avtal under lång tid endast krävt registreringsbevis. Motsvarande avtal har slutits mellan å ena sidan respektive Danmark, Norge och Sverige och å andra sidan Tyskland.

Därest ett motorfordon icke är försett med nationalitetsmärke och nummerskylt kan det oaktat detta användas för tillfälligt bruk under förutsättning att det förses med en särskild nummerskylt, i Danmark gränsnummerplåt, i Finland X-nummerplåt, i Norge Q-nummerplåt samt i Sverige turistvagnsskylt. Dylik

skylt utlämnas av polisen utan särskild undersökning av motorfordonet om internationellt tillståndsbevis eller annat av utländsk myndighet utfärdat bevis för att fordonet uppfyller de i hemlandet gällande föreskrifterna företes. Kan dylikt bevis icke förebringas måste fordonet undersökas och godkännas av bilbesiktningsman (i Danmark motorsakkunnig, i Norge bilsakkunnig), innan skyltar för tillfälligt bruk kan tillhandahållas.

I Danmark och i Norge skall tullmyndigheterna dessutom övervaka att motorfordonets vikt och storlek icke överskrider vad som är tillåtet enligt gällande bestämmelser, vilka för övrigt är mycket olika i de två länderna, eller att dispens från bestämmelserna meddelats. I Finland och i Sverige verkställs ingen dylik regelbunden kontroll vid inpassagen. Det faller emellertid under polisens fortlöpande kontroll att övervaka att de i dessa länder gällande bestämmelserna om vikt och storlek iakttages.

Överlåtes ett utländskt fordon till person, som har fast hemvist i inreslandet, eller tar ägaren av fordonet fast hemvist i landet, skall fordonet registreras i enlighet med gällande regler i detta avseende.

Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon

Motorfordon får endast föras av personer, vilka förvärvat körkort från behörig myndighet i vederbörande land (i Danmark, Finland och Norge polisen, i Sverige länsstyrelse).

Utländska motorfordon får emellertid föras under tillfälligt uppehåll i landet av personer, som är i besittning av internationellt körkort, utställt under

loppet av de senaste 12 månaderna. Bestämmelser om internationellt körkort finnes intagna i den på s. 23 nämnda internationella automobiltrafikkonventionen av den 24 april 1926. Internationella vägtrafikkonventionen av den 19 september 1949 har principiellt erkänt nationella körkort som tillräcklig dokumentation för rätt att föra motorfordon i internationell trafik. Konventionen lämnar emellertid fortfarande möjligheter öppna att kräva internationellt körkort särskilt beträffande förare från länder, där körkort icke fordras eller där hemlandets körkort icke är i överensstämmelse med det formulär för nationella körkort, som finnes fogat till konventionen.

Personer, som är hemmahörande i något av de nordiska länderna och som är i besittning av giltigt körkort utställt i något av dessa länder, äger under tillfälligt uppehåll i något av de andra nordiska länderna rätt att föra personmotorfordon i icke yrkesmässig trafik. En liknande ordning gäller i Danmark, Norge och Sverige för personer, som är hemmahörande i Tyskland och som är i besittning av tyskt körkort. Ett dylikt körkort skall dock för att kunna användas vid färd i Norge och Sverige vara översatt till danska, norska eller svenska. För tillstånd att föra lastbilar samt personbilar och bussar i yrkesmässig trafik fordras däremot internationellt körkort.

Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats

I samtliga nordiska länder skall ansvarighetsförsäkring (trafikförsäkring) ha tecknats för samtliga motorfordon. Reglerna om försäkringssummornas storlek

är emellertid olika. Beträffande utländska motorfordon gäller i samtliga nordiska länder att tullmyndigheterna skall övervaka att ansvarighetsförsäkring, giltig för färd i vederbörande land, föreligger. Dylik försäkring kan antingen bestå av ett försäkringskort, vilket medföres från hemlandet, s. k. *carte d'assurance*, serie A, eller av ett försäkringskort, som löses hos tullmyndigheterna, s. k. *carte d'assurance*, serie B.

Carte d'assurance, serie A, utfärdas av ett försäkringsbolag i motorfordonsförarens hemland, med vilket de nordiska trafikförsäkringsföreningarna har träffat överenskommelser härom; respektive trafikförsäkringsförening svarar därefter för varje skada, som ifrågakommande utländska fordon vållar, men får tillbaka den utbetalade ersättningen av det försäkringsbolag i motorfordonsförarens hemland, som lämnat försäkringen. Kortet utfärdas på blanketter, som utlämnas av ifrågavarande trafikförsäkringsförening samt ifylles i motorfordonets hemland.

Carte d'assurance, serie B, löses för ett visst antal dagar och fordonet är därefter försäkrat i respektive trafikförsäkringsförening. Vid fordonets återutförelse kontrollerar tullmyndigheterna att erforderlig försäkring föreligger eller avkräver i efterhand eventuell felande försäkringspremie. Betalas icke stadgad premie, kvarhålls fordonet tills premien erlagts och förmånsrätt i fordonet föreligger för premiefordringen framför all annan gäld bortsett från eventuell vägskatt.

Den 1 januari 1953 har ett nytt internationellt avtal rörande ansvarighetsförsäkring trätt i kraft, vilket förväntas komma att medföra att bruket av de

hittillsvarande såväl A- som B-korten kommer att minska. Huvudpunkterna i den nya ordningen är att i varje land skall upprättas en central organisation för försäkringsbolagen (byrå), som skall erkännas av landets regering. Centralorganisationen (byrån) utlämnar försäkringskort, som fördelas på försäkringsbolagen. På kortet finnes angivet organisationerna i de länder med vilka överenskommelse träffats om att svara för skada under färd med motorfordon från organisationens hemland. Försäkringsbolaget ifyller på begäran kortet till den person, som skall till utlandet, och kortet gäller för samtliga länder, vilka icke är överstrukna på kortet. Uppstår skada under färd i ett land, som finnes antecknat på kortet, svarar centralorganisationen (byrån) i det land, där skadan ägt rum, för denna. Denna organisation får därefter tillbaka den utbetalade ersättningen från hemlandets organisation.

I de nordiska länderna har under ett 20-tal år sådana organisationer (byråer), nämligen de nordiska trafikförsäkringsföreningarna, existerat. Dessa är erkända av regeringarna. Det av dessa organisationer på sin tid tillskapade systemet med Carte d'assurance, serie A, har i väsentlig utsträckning tjänat som förebild för den nya internationella ordningen.

För motorfordon, registrerat i något av de nordiska länderna, fordras vid färd i annat nordiskt land icke någon särskild ansvarighetsförsäkring utan tullmyndigheterna övervakar blott att fordonet är registrerat i ett nordiskt land; som bevis härpå godtas internationellt tillståndsbevis, registreringsbevis från ifrågavarande land eller eventuellt annan dokumentation rörande registrering. Besöks-

landets trafikförsäkringsförening svarar inom ramen för sitt lands lagstiftning för all skada, som fordonet kan komma att vålla där, men får därefter tillbaka den utbetalade ersättningen av det försäkringsbolag, i vilket fordonet är försäkrat.

B. Möjligheter att förenkla kontrollsystemet

På samma sätt som beträffande tullkontrollen uppdelas motorfordonen i det följande i två kategorier, nämligen 1. motorfordon, som är registrerade i nordiskt land, och 2. motorfordon, som är registrerade i land utanför det nordiska området. Inom ramen för dessa två kategorier är frågan föremål för behandling i samma ordning som ovan under punkt A.

Motorfordon, som är registrerade i de nordiska länderna

a. *Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt.* Enligt kommitténs uppfattning skall såsom förut nämnts (s. 18) motorfordonsföraren som hittills medföra registreringsbevis eller annan föreliggande dokumentation, som på motsvarande sätt kan tjäna som identifikation av fordonet vid färd till annat nordiskt land. Från polisär kontrollsynpunkt föreligger intet hinder mot att man endast genom en stickprovskontroll vid gränspassagera övervakar att sådan dokumentation faktiskt medföres. Motorfordonet är försett med hemlandets nummerskyltar och därmed anses i praktiken tillräcklig garanti föreligga för att fordonet är registrerat.

Genom hittillsvarande tullkontroll har en övervakning ägt rum av att fordonet endast använts tillfälligt utanför hemlandet och polisen får underrättelse, där-

est tullmyndigheterna konstaterar, att ett fordon icke återutförts. Man kan emellertid icke med hänvisning till intresset att fordonet verkligen registreras i det land, där det användes, resa några invändningar mot att den nuvarande tullkontrollen slopas. Man måste överlåta dels till den lokala polisen och dels till den allmänna fortlöpande poliskontrollen på vägarna att utöva erforderlig kontroll över att ett fordon, som är registrerat i ett annat nordiskt land, omregistreras på ny uppehållsort, därest ägaren tagit stadigvarande hemvist där eller fordonet överlåtits till en av landets egna invånare. En i praktiken betydelsefull hjälp beträffande denna kontroll kan polisen få genom indrivningen av de årliga bilskatterna. Om ett motorfordon befinner sig stadigvarande i ett annat land av den anledningen att ägaren flyttat dit, torde skatteavin bli återsänd. Polisen konstaterar då att vederbörande flyttat utan att göra anmälan därom till bilregistret och kan undersöka förhållandet närmare. Därest ett motorfordon sålts till ett annat land utan att anmälan skett till bilregistret, kan det icke väntas att den tidigare ägaren i det långa loppet kommer att fortsätta att betala bilskatten; genom en undersökning torde man sålunda kunna klara upp, var fordonet befinner sig. En förutsättning för att man genom indrivning av bilskatt skall kunna föra en viss kontroll över var fordonen befinner sig är blott att ett samarbete äger rum mellan de nordiska ländernas polismyndigheter.

Den kontroll av motorfordons vikt och storlek som tullmyndigheterna utövar i Danmark och Norge måste enligt ifrågasvarande nationella gruppers uppfattning bibehållas. Bestämmelserna om motor-

fordons vikt är utformade efter den belastning, som kan tillåtas på vägar och broar, och det är därför tveklaktigt om bestämmelserna, som är mycket olika i de nordiska länderna, kan ändras därhän att de blir ensartade. Även om godstransport på vägarna och turisttrafiken med bussar under senare år stigit betydligt torde det icke verka alltför hinderligt för trafiken att en kontroll beträffande iakttagandet av gällande viktbestämmelser fortfarande utövas vid de internordiska gränserna. Med hänsyn till denna kontroll måste också kravet på att registreringsbevis medföres vidhållas beträffande större lastbilar och bussar.

b. *Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon.* Nu gällande ordning, enligt vilken nationellt körkort är tillfyllest för förande av personbil i icke yrkesmässig trafik under tillfälligt uppehåll i annat nordiskt land, har icke haft några olägenheter med sig och det synes icke föreligga några som helst betänkligheter mot att utvidga denna ordning att gälla för alla slags motorfordon så att internationellt körkort helt avskaffas i den internordiska trafiken. Det internationella körkortet är endast en avskrift på en rad språk av det nationella körkortet så att det kan förstås överallt; med undantag för Finland föreligger icke sådana språksvårigheter mellan de nordiska länderna att dessa kan rättfärdiga bibehållandet av kravet på internationellt körkort, vilket för övrigt även har den ytterligare nackdelen att det endast är giltigt ett år.

Kommittén har övervägt att föreslå att ett i ett nordiskt land utfärdat körkort utan vidare skall kunna användas i annat nordiskt land oberoende av om uppehållet därstädes är tillfälligt eller

varaktigt. Då emellertid körkortet i Danmark, Finland och Norge endast gäller för en tid av fem år medan de i Sverige gäller utan tidsbegränsning har man icke ansett sig kunna föreslå detta. I Danmark har man hittills tillämpat den praxisen att en person, som tar fast hemvist i Danmark och som innehar giltigt körkort utställt i något av de övriga nordiska länderna, kan erhålla danskt körkort utan avläggande av körkortsprov, blott vederbörande överlämnar läkarintyg och intyg om att han kört regelbundet under det senaste året. Enligt kommitténs uppfattning föreligger icke tillräcklig anledning att fordra särskild dokumentation på körfärdighet för en nordbo, som har giltigt körkort för färd i icke yrkesmässig trafik i sitt hemland, då han bosätter sig i annat nordiskt land och önskar erhålla körkort i detta. Kommittén föreslår därför att en ordning genomföres, enligt vilken det blir möjligt att utan vidare erhålla körkort vid bosättning i annat nordiskt land mot företeende för vederbörande myndighet av giltigt nationellt körkort.

c) *Kontroll av att ansvarsförsäkring tecknats.* Icke heller den omständigheten att kontroll bör utövas över att ansvarsförsäkring (trafikförsäkring) tecknats synes motivera övervakning av att registreringsbevis medföres. För Danmarks och Norges vidkommande föreligger tillräcklig säkerhet för att ansvarsförsäkring är i ordning i och med att fordonet är försett med nummerskyltar. Så är icke fallet för Finlands och Sveriges del men några praktiska svårigheter har icke uppstått genom att man för finska och svenska fordon låtit sig nöja med företeende av registreringsbevis eller annat tillförlitligt bevis om att

fordonet är registrerat, eftersom trafikförsäkringsföreningarna enligt lag i dessa länder häftar för skada, som vållas av oförsäkrade motorfordon. Registreringsbeviset utgör för dessa länders del icke större säkerhet för att giltig försäkring föreligger än nummerskyltarna. Förhandlingar bör därför tas upp mellan vederbörande myndigheter och trafikförsäkringsföreningarna i syfte att erhålla deras samtycke till att kravet på att registreringsbevis skall företes vid inresa till annat nordiskt land, vilket stadgas i gällande avtal mellan länderna, slopas.

Motorfordon, som är registrerade i utomnordiska länder

a) *Kontroll av att motorfordonet befinner sig i godtagbart skick samt kontroll av dess mått och vikt.* Vad angår motorfordon, som kommer från land, vilket biträtt internationella automobiltrafikkonventionen av den 24 april 1926 eller internationella vägtrafikkonventionen av den 19 september 1949, torde det enligt kommitténs uppfattning av polisiära skäl icke finnas något att invända emot att endast tullmyndigheterna på den plats, där fordonet först inkommer på nordiskt område, kontrollerar fordonet och dess handlingar. De bestämmelser, som finnes i de nordiska länderna, är redan nu likartade och det förefaller överflödigt att upprätthålla en kontroll av dylika fordon vid gränspassagerna mellan tvenne nordiska länder.

Kommer ett motorfordon icke från land, som biträtt ovannämnda konventioner, kan man enligt kommitténs uppfattning heller icke resa avgörande invändningar mot att kontrollen utövas endast vid första inresan på nordiskt område. En överenskommelse torde få

träffas, som möjliggör användningen av för tillfälligt bruk utlämnade nummer skyltar (turistvagnsskyltar) fritt över hela Norden. Det torde däremot knappast bli erforderligt att utfärda ett särskilt registreringsbevis för tillfälligt bruk motsvarande den i Sverige numera använda turistvagnslicensen; antingen finnes erforderliga uppgifter om fordonet i carneten eller triptyquen eller också erhåller man dem från den särskilda tullpassersedel, som tidigare omnämnts (jfr s. 16).

Enligt gällande danska regler kostar en uppsättning gränsnummerplåtar en krona för varje påbörjad tidsperiod om två dygn under uppehållet, dock icke mer än tio kronor. I Finland uttas ingen avgift för X-nummerplåt. I Sverige är priset fastställt till tio kronor per uppsättning turistvagnsskyltar. För att undvika varje form av efterbetalning eller efterkontroll finner kommittén att de danska bestämmelserna bör ändras därhän att ett på förhand bestämt pris alltid skall betalas vid utlämnandet av skyltarna.

I fråga om större lastbilar och bussars vikt och storlek torde kontrollen få bibehållas vid samtliga gränspassageorter för Danmarks och Norges del.

b) *Kontroll av att föraren är berättigad föra motorfordon.* Vad angår förare, som kommer från land, som biträtt någon av de tidigare nämnda internationella konventionerna, uppstår knappast några svårigheter.

Om en utlänning icke innehar giltigt körkort kan man enligt kommitténs mening knappast ha några invändningar emot att körkort för tillfälligt bruk, vilket utfärdats av någon av de nordiska ländernas myndigheter, användes vid

färd i samtliga nordiska länder även om en del mindre skiljaktigheter i fråga om bestämmelserna att utfärda dylika tillfälliga körkort föreligger.

c) *Kontroll av att ansvarighetsförsäkring tecknats.* Därest en motorfordonsförare vid inresan är i besittning av ett A-kort eller något av de internationella trafikförsäkringskort, som börjat utfärdas, sedan det nya internationella avtalet om ansvarighetsförsäkring trätt i kraft, måste man för att kunna upphäva den internordiska gränskontrollen i detta hänseende fordra att kortet gäller i samtliga nordiska länder. Ett dylikt krav måste även vidhållas i sådana fall då föraren gör gällande att han endast skall köra i exempelvis Danmark, eftersom man icke har någon kontroll över att han likväl icke kör till något av de andra nordiska länderna.

I praktiken är de flesta A-kort enligt gällande ordning utställda med giltighet för de nordiska länderna. Man torde kunna antaga att så kommer att bli fallet även beträffande det nya internationella trafikförsäkringskortet. Eftersom dock fortfarande fall kan tänkas förekomma, då A-kort eller internationellt kort endast gäller för något av de nordiska länderna antingen av den anledningen att dylikt kort utfärdats i land, vilket icke träffat överenskommelse med samtliga nordiska länders trafikförsäkringsföreningar eller på grund av att ifrågavarande förare endast önskat erhålla försäkring för något av länderna, måste en allmän ordning träffas.

Den allmänna ordning, som eventuellt skulle kunna etableras, torde för A-kortens och de internationella kortens del enligt kommitténs mening bäst kunna åvägbringas därigenom att förhand-

lingar upptages med de nordiska ländernas trafikförsäkringsföreningar i syfte att få dessa att sluta samtliga överenskommelser på villkor att dessa gäller för hela det nordiska området som en enhet. Kommittén är medveten om att, eftersom systemet med det nya internationella trafikförsäkringskortet trätt i kraft för kort tid sedan, det torde vara förbundet med vissa svårigheter för trafikförsäkringsföreningarna att omedelbart uppta förhandlingar om ändring av dessa kort. Kommittén förväntar emellertid, att trafikförsäkringsföreningarna upptar dylika förhandlingar så snart tillräcklig erfarenhet vunnits.

Redan nu begagnas A-korten i de allra flesta fall och man kan förvänta att det nya internationella avtalet med dess nya internationella kort, vilket fyller samma funktion som A-kortet, kommer att medföra att B-korten kommer att användas ännu mindre än hittills. Behov av B-kort kommer emellertid fortfarande att föreligga såväl i sådana fall, då en person glömt att begära A-kort eller internationellt kort i sitt hemland eller i de mera sällan förekommande fall, då vederbörande kommer från ett land, med vilket de nordiska trafikförsäkringsföreningarna icke har några överenskommelser. Man måste därför söka åstadkomma ett gemensamt nordiskt B-kort även om detta endast kommer att spela en förhållandevis underordnad roll.

Spörsmålet om införandet av ett gemensamt nordiskt B-kort har enligt vad kommittén erfarit tidigare dryftats mellan de nordiska trafikförsäkringsföreningarna men frågan blev icke löst på grund av försäkringstekniska svårigheter (det ringa antalet försäkringar, de mycket skiljaktiga försäkringssummorna i de nordiska länderna samt de i anledning härav olika höga försäkringspremierna för B-kort).

Kommittén anser det nödvändigt, att en ordning med ett gemensamt nordiskt B-kort skapas, eftersom man icke gärna av hänsyn till de få fall, då icke A-kort eller internationellt kort föreligger, kan upprätthålla en kontroll vid de internordiska gränserna, vilken man i övrigt kan undvara. Kommittén rekommenderar därför att förhandlingar inledes med de nordiska trafikförsäkringsföreningarna i syfte att införa ett dylikt gemensamt nordiskt B-kort.

Förutom på de försäkringstekniska svårigheterna önskar kommittén slutligen fästa uppmärksamheten på några lagstiftningsfrågor. Möjligheter bör sålunda skapas att i utreselandet utkräva betalning av felande premie jämte därtill hörande rätt att kvarhålla motorfordonet och eventuellt söka erhålla gottgörelse i detta oavsett om motorfordonet under kortare eller längre tid befunnit sig i något av de andra nordiska länderna.

Vägskatt för utländska motorfordon

A. Gällande regler rörande vägskatt för utländska motorfordon

Utländska motorfordon, som införes för tillfälligt bruk, är i de nordiska länderna, med undantag för Finland, föremål för vägbeskattning i större eller mindre omfattning. Indrivningen av vägskatterna verkställs vanligtvis av tullen vid gränsen i samband med den allmänna kontrollen av främmande motorfordons inresa till respektive utresa ur länderna. Vägskatterna för utländska motorfordon är väsentligen olika utformade såväl ifråga om skatteskalorna som beträffande de kategorier fordon, som träffas av skatterna.

Bortsett från vissa i detta sammanhang oväsentliga särskilda undantagsregler är huvudregeln principiellt den, att för samtliga främmande motorfordon, som införes för tillfälligt bruk i Danmark, föreligger skyldighet att betala vägskatt (kørselsafgift) för den tid fordonet befinner sig i landet. Motorcyklar samt sidvagnar och släpvagnar till motorcyklar är dock under alla omständigheter befriade från vägskatt under en tid av tre månader. Därutöver är praktiskt taget samtliga främmande privata personbilar, vilka uppfyller fordringarna att få inpassera tullfritt för tillfälligt bruk, i överensstämmelse med ett antal reciproka avtal med främmande länder undantagna från skattebestämmelserna under en tid av högst tre månader. I enlighet med avtal med Amerikas Förenade Stater, Frankrike, Norge, Sydafri-

kanska Unionen, Tjeckoslovakien, Tyskland och Österrike är i nämnda länder hemmahörande (registrerade) personbilar med högst sju sittplatser (inklusive förarens) befriade från vägskatt under en tid av högst tre månader under förutsättning att fordonet tillhör i vederbörande land bosatt person. På motsvarande sätt och under samma tid medges skattebefrielse för de av internationella konventionen av den 30 mars 1931 berörda motorfordonen, dvs. personbilar, som icke användes för allmän personbefordran mot betalning. I överensstämmelse med denna konvention är ett stort antal länders personbilar befriade från skatt, bl. a. fordon, som är hemmahörande i Finland och Sverige. Slutligen må nämnas, att samtliga övriga i Tyskland hemmahörande motorfordon än de ovan nämnda personbilarna befrias från skatt, såvida uppehållet i Danmark icke överstiger fjorton dagar.

Gällande danska skattesatser är vid uppehåll intill en tid av tre månader en krona per dag för personbilar för befordran av högst sju personer samt fyra kronor per dag för alla andra slags motorfordon inklusive last- och paketbilar. Släpvagn till motorfordon belägges med samma skatt som det motorfordon, som medför dylik. Vid långvarigare uppehåll lägges den inhemska vägskattens (vægtafgiftens) satser till grund för skatteberäkningen.

I Norge är utländska motorfordon, som användes för personbefordran, samt motorcyklar undantagna från vägskatt un-

der en tid i landet av högst ett år. För övriga motorfordon utgår skatt med en krona per dag. Skatten bortfaller emellertid beträffande motorfordon, som är hemmahörande i land, där norska fordon åtnjuter motsvarande befrielse. Slutligen är svenska lastbilar befriade från vägskatt vid direkt färd mellan riksgränsen och närmaste norska tullstation eller mellanliggande orter.

Enligt de svenska bestämmelserna om vägskatt är alla i utlandet registrerade motorfordon, som icke är avsedda för personbefordran mot betalning eller för godstransport, befriade från skatt under en tid av högst ett år eller eventuellt den längre tid, under vilken fordonet kommer i åtnjutande av temporär tullfrihet. Därtill kommer vissa speciella undantagsregler. Beträffande övriga utländska motorfordon gäller att fordon, vars vikt icke överstiger 50 kg, är befriade från skatt. I övrigt är vägskatten per dag 25 öre för motocyklar, en till åtta kronor för lastbilar samt en krona för övriga motorfordon. Beträffande norska motorfordon gäller speciellt att även fordon, som är avsett för persontransport mot betalning (droskbil, omnibus) i enlighet med reciproka avtal är befriade från vägskatt upptill ett år. Vidare är norska lastbilar befriade från vägskatt vid direkt färd mellan riksgränsen och närmast belägna svenska tullstation eller ort däremellan (jfr ovannämnda motsvarande norska bestämmelser).

I Danmark, Norge och Sverige verkställs debiteringen av vägskatt beträffande utländska motorfordon i regel av tullen vid gränsen samtidigt med den allmänna gränskontrollen av motorfordonen. I Danmark sker debiteringen uteslutande vid motorfordonets återresa

till utlandet. I Norge och Sverige betalas vägskatt vid infarten i landet för den tid, som fordonet beräknas befinna sig i landet, samt vid utresan för den eventuellt överskjutande tiden. Eftersom vägskattens storlek bestämmes av den tid, under vilken det utländska motorfordonet befunnit sig i vederbörande land, förutsättes för debitering att tullmyndigheterna har möjligheter att fastställa under hur lång tid fordonet befunnit sig i landet. Detta låter sig för närvarande göra utan svårighet med hjälp av de för tullkontrollen begagnade tullpassersedlarna. Vinner kommitténs förslag om att genomföra den i kapitlet om den egentliga tullkontrollen föreslagna förenklingen av gränskontrollen bifall, bortfaller emellertid delvis grundvalen för skatteberäkningen. Under sådana omständigheter måste en ändring samtidigt ske beträffande nu gällande system för debitering av vägskatt.

B. Möjligheterna att upphäva eller förenkla bestämmelserna om vägskatt för utländska motorfordon

Från fiskalisk synpunkt är vägskatten för utländska motorfordon utan nämnvärd betydelse. I Danmark, som uttar vägskatt för utländska motorfordon i större utsträckning än Norge och Sverige, uppgick den sammanlagda intäkten av denna skatt under budgetåret 1951/52 till endast 68 000 kronor. För Sveriges del uppgick intäkten av skatt från utländska motorfordon till cirka 30 000 kronor under budgetåret 1951/52. Av fiskaliska skäl kan det sålunda icke föreligga några betänkligheter emot ett förslag om ett fullständigt avskaffande av vägskatten för utländska motorfordon i de nordiska länderna. Kommittén med-

ger emellertid att andra än rent fiskaliska skäl måste tas med i betraktande vid avgörandet huruvida vägskatten för utländska motorfordon kan avskaffas eller icke. I samtliga nordiska länder uttas årligen en inhemsk skatt av motorfordon, vars behållning är avsedd att täcka utgifterna för vägarna. Dessa skatter utgör icke minst för motorfordon i yrkesmässig trafik, såsom bussar och lastbilar, icke oväsentliga driftskostnader. Det är därför icke obilligt att sådana utländska motorfordon får medverka i fråga om betalning av vägstnaderna, när de utnyttjar landets vägar. Detta måste emellertid vägas mot det ringa belopp, som inflyter, och de kostnader och besvär debitering och uppbörd förorsakar. Från dansk sida har man framhållit förevarande skatts betydelse som förhandlingsobjekt när det gäller att bereda den relativt betydande danska motortransporten till och från utlandet rimliga villkor i fråga om skatter och andra avgifter i främmande länder.

I kapitlet om den egentliga tullkontrollen har kommittén rekommenderat införandet av den ordningen, att *motorfordon, som är registrerade i de nordiska länderna*, skall ha möjlighet att för tillfälligt bruk tullfritt köra in i annat nordiskt land än hemlandet utan företeende av tullpassersedel. Genomföres en dylik ordning bortfaller de nuvarande genom tullpassersedlarna föreliggande möjligheterna att beräkna vägskatt.

Det är kommittén bekant, att man både från dansk och norsk sida redan tidigare framställt förslag om att de nordiska länderna ömsesidigt skall medgiva ett tidsbegränsat slopande av vägskatt för motorfordon i yrkesmässig

trafik, vilka är registrerade i dessa länder, vid tillfälligt bruk i annat nordiskt land än registreringslandet. Kommittén kan helt ansluta sig till den tanke, förslaget ger uttryck för. Med hänsyn till den eftersträfvade förenklingen av gränskontrollen av nordiska motorfordon föreslår kommittén sålunda, att samtliga nordiska motorfordon befrias från vägskatt i samma utsträckning som temporär tullfrihet medges. Som tidigare nämnts gäller den förutsättningen för åtnjutande av tullfrihet, att ifrågavarande motorfordon under uppehållet i vederbörande land icke begagnas i yrkesmässig transport av personer eller för transport av gods mellan orter i landet.

Inhemska motorfordon är i samtliga nordiska länder belagda med årliga bilskatter och olikheterna ifråga om utformningen av skatten mellan länderna är enligt kommitténs uppfattning icke så stora, att konkurrensförhållandet mellan de skilda ländernas motortransportföretag kommer att väsentligen förändras genom det föreslagna upphävandet av vägskatt vid färd i annat nordiskt land än hemlandet. En förutsättning måste emellertid vara, att för de enskilda ländernas motorfordon icke ges möjligheter att helt eller delvis erhålla befrielse från eller restitution av inhemsk bilskatt under den tid de begagnats utanför hemlandet i annat nordiskt land.

Redan enligt de nordiska ländernas nuvarande bestämmelser har i verkligheten de allra flesta icke nordiska privata personmotorfordon befriats från vägskatt. De snävaste reglerna i detta avseende har Danmark, men även där gäller att privata personmotorfordon på det hela taget befriats från vägskatt, då

uppehållet i landet icke överstiger tre månader. Endast ett fåtal motorfordonsförare, som besöker de nordiska länderna som turister eller av annan liknande anledning, kommer att uppehålla sig längre än tre månader i länderna.

Förutom de nordiska motorfordonen bör även enligt kommitténs uppfattning samtliga privata personmotorfordon från utomnordiska länder helt befrias från skyldigheten att betala vägskatt under tillfälligt uppehåll. Detta kan uppnås genom att dylika motorfordon i Danmark, liksom redan skett i Norge och Sverige, befrias från vägskatt under en tid av högst ett år. Det torde dock vara mest ändamålsenligt att låta den period, under vilken skattebefrielsen gäller, överensstämma med den tid, under vilken ifrågavarande motorfordon äger uppehålla sig i de nordiska länderna tullfritt för tillfälligt bruk. Denna tidsperiod kan nämligen i vissa särskilda fall komma att överstiga ett år.

Det återstår att behandla spörsmålet, huruvida vägskatten bör bibehållas för *icke-nordiska motorfordon, som begagnas för yrkesmässig personbefordran eller för godsbefordran*. I detta sammanhang kan de ovan anförda näringspolitiska skälen spela en viss roll. Problemet är emellertid endast aktuellt för Danmark, Norge och Sverige, enär Finland, som redan anförts, överhuvud icke utkräver vägskatt för utländska motorfordon, som införes för tillfälligt bruk. Eftersom ifrågavarande kategorier motorfordon för Norges och Sveriges del endast spelar en relativt underordnad roll bland de utländska motorfordon, som inkommer till dessa länder för tillfälligt bruk, och då kommittén i övrigt är enig om att föreslå att vägskatten avskaffas ifråga om för till-

fälligt bruk införda utländska motorfordon anser de norska och svenska grupperna i kommittén det oändamålsenligt att bibehålla en vägskatt för utländska motorfordon, vilken endast kommer att drabba icke-nordiska motorfordon, som användes för yrkesmässig personbefordran eller för godsbefordran. För *Norges och Sveriges* vidkommande föreslås sålunda att vägskatten för utländska motorfordon, som införes tullfritt för tillfälligt bruk, helt upphäves. Som en följd av Danmarks geografiska läge är problemet för detta land av relativt stor betydelse. Danska gruppen av kommittén anser i anledning härav att *Danmark* borde förbehålla sig rätten att även i fortsättningen utkräva vägskatt för icke-nordiska motorfordon, som införes för tillfälligt bruk och som användes för yrkesmässig personbefordran eller för befordran av gods.

Kommittén önskar i detta sammanhang framhålla, att bibehållande i viss utsträckning av den nuvarande vägskatten för icke-nordiska motorfordon, vilket måste hållas för troligt vad beträffar Danmark, icke har till följd att man måste uppge tanken på att låta motorfordon inpassera över Nordens yttergränser mot företeende av tullpassersedlar (carnet, triptyque eller kvitto på deponerat tullbelopp), vilka gäller för hela det nordiska området. Vid debiteringen av vägskatt i Danmark torde man kunna begagna sig av tullpassersedeln, på så sätt att baksidan av denna stämplas av tullen vid de internordiska gränspassagera med en datumstämpel angivande tidpunkten för in- och utresan. På grundval av dessa uppgifter bör vägskatten kunna beräknas i Danmark.

FEMTE KAPITLET

Extra tull expeditionssavgifter och hamnavgifter

A.

I några av de nordiska länderna finnes bestämmelser om att för vissa slag av motorfordon, som passerar vissa gränsorter å icke ordinarie tull expeditionstid, skall betalas särskild tullvisitationsavgift och/eller särskild tullklaringsavgift. Kommittén finner det vara ett beaktansvärt intresse att turisttrafiken generellt befrias från avgifter för extra tullförrättningar. Ej heller torde skäl föreligga att uttaga särskilda avgifter för tullförrättningar å icke ordinarie expeditionstid beträffande övriga slags motorfordon, vilka in- eller utpasserar, då erforderlig tullpersonal för kontrollsyrte av andra orsaker ändå finns tillgänglig och i tjänst på platsen. Kommittén föreslår att de enskilda ländernas eventuella bestämmelser ifråga om extra tullförrättningsavgifter ändras i enlighet med det ovan anförda.

B.

Enligt lagstiftningen i Sverige må hamnavgifter för motorfordon i vissa fall uttas av de kommunala myndigheterna.

Beträffande personbilar eller motorcyklar, som resande medför för eget bruk, må hamnavgifter icke uttas såvida icke särskilda skäl föranleder till annat. Kommittén anser att av resande medförda personbilar och motorcyklar

numera är sådana föremål, som kan hänföras till den kategori av varor, för vilka särskild hamnavgift icke bör utgå, såvida icke fordonets lastning eller lossning sker med hjälp av hamnutrustning. I anledning härav bör det generellt fastslås i vederbörande författning att hamnavgifter för privata personbilar och motorcyklar, som lastas eller lossas utan hjälp av hamnutrustning, icke må uttas.

Hamnavgifter för bussar och lastbilar, som lastas eller lossas med hjälp av egen maskin eller fartygsutrustningen, uttages för närvarande i vissa svenska hamnar. I regel är intäkterna obetydliga, dock med undantag för Hälsingborg. I denna stad utgår avgiften med kr. 13: 50 för såväl inkommande som utgående fordon. Hälsingborgs hamnförvaltning har meddelat, att hamnens intäkter av hamnavgifter för lastbilar och bussar uppgått till följande belopp:

1949	kronor	71 150
1950	„	94 930
1951	„	106 550

Vad som gjort att irritation kommit att uppstå mot avgiftens uttagande i Sverige är att motsvarande avgifter ej betalas i exempelvis Danmark. För en buss, som kommer från kontinenten och som färjas över Stora Bält, betalas ingen hamnavgift i vare sig Nyborg eller

Korsör. Samma är förhållandet vid ombordkörningen i Helsingör men före ilandkörningen i Hälsingborg måste kr. 13:50 betalas i hamnavgift.

Kommittén anser att motorfordons-
trafiken ej bör belastas med onödigt

betungande kostnader och att följakt-
ligen eventuellt förekommande hamn-
avgifter bör upphävas beträffande alla
slags motorfordon, vilka ej kommer i
åtnjutande av hjälp från ifrågavarande
hamnars lastkranar och dylikt.

Slutord

Motortrafiken mellan de nordiska länderna har under de senaste åren visat en stark stegring, och allt tyder på att den kommer att ytterligare öka i omfattning och intensitet. Detta gör det i hög grad angeläget att man skapar lättnader för motortrafiken mellan de nordiska länderna i all den utsträckning detta är praktiskt möjligt. Därest de av kommittén föreslagna reformerna godtas av de enskilda länderna kommer också motorfordonstrafiken över de internordiska gränserna att så gott som fullständigt befrias från trafikupplämnande kontroll. Detta kan i sin tur väntas medverka till att ytterligare stimulera trafiken.

Kommittén önskar i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på de rådande olikheterna i respektive länders vägtrafikbestämmelser. Med redan skedd och ytterligare väntad ökning av trafiken ter det sig angeläget att motortrafikanterna i delvis andra och tydligare former än hittills vid gränserna uppmärksammas på dessa olikheter. Även om så sker är det uppenbart att de faror och olägen-

heter, som dessa olikheter visat sig medföra, ytterligare accentueras allteftersom trafiken ökar. Kommittén anser därför att så fullständig överensstämmelse som möjligt i respektive länders vägtrafikbestämmelser bör eftersträvas. Den största olägenheten — icke minst från trafiksäkerhetssynpunkt — ligger självfallet däri att i Nordens mittland ännu tillämpas vänstertrafik, medan övriga länder har högertrafik. Enligt vad kommittén erfarit pågår för närvarande i Sverige inom ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission en utredning rörande detta problem. Kommittén kan — utan att för den skull närmare ingå på denna fråga — icke underlåta att understryka det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken om Sverige såge sig i stånd att övergå till högertrafik. Skapandet av enhetliga bestämmelser i detta avseende skulle ytterligare manifesteras de nordiska ländernas vilja och förmåga att lösa frågor av gemensamt intresse i det goda samförståndets och de ömsesidiga hänsynens tecken.

Sammanfattning

Kommitténs förslag om lättnader för motorfordonstrafiken mellan de nordiska länderna kan sammanfattas i följande punkter:

A. Nordiska motorfordon

1. Motorfordon bör ges rätt att in- och utföras tullfritt mellan de nordiska länderna för tillfälligt bruk upp till ett år i annat nordiskt land än hemlandet utan särskilda kontrollåtgärder i form av ifyllande av tullpassersedlar; den erforderliga tullkontrollen kan verkställas på grundval av registreringsbeviset eller jämförligt dokument (exempelvis för Sveriges del bilskattekvittot), som kan tjäna som identifikation av motorfordonet. Denna kontroll bör endast utövas stickprovsvis.

2. Gällande ordning, enligt vilken nationellt körkort är tillfyllest för förande av personbil i icke yrkesmässig trafik under tillfälligt uppehåll i annat nordiskt land, utsträcker att gälla alla slag av motorfordon under tillfälligt uppehåll.

3. Person, som är i besittning av körkort utställt i ett nordiskt land, bör vid bosättning i annat nordiskt land kunna få utställt körkort i sistnämnda land mot företeende av sitt nationella körkort utan att avlägga körkortsprov eller på annat sätt behöva prestera bevis för körfärdighet.

4. Förhandlingar bör tas upp med

trafikförsäkringsföreningarna i syfte att erhålla deras samtycke till att kravet på att registreringsbevis som dokumentation i fråga om giltig trafikförsäkring skall företes vid inresa till annat nordiskt land slopas.

5. Samtliga nordiska motorfordon befrias från vägs katt vid uppehåll i annat nordiskt land i samma utsträckning som temporär tullfrihet medges.

B. Icke-nordiska motorfordon

1. Kontrollen av carnet, triptyque och liknande dokument för icke-nordiska motorfordon förlägges helt till det nordiska områdets yttergränser, varigenom Norden kommer att bilda ett gemensamt "carnet-område". Hittillsvarande kontroll vid Nordens innergränser upphör.

För att så skall kunna ske bör överenskommelse träffas mellan de nordiska ländernas tullmyndigheter och motororganisationer om att garantiförsäkran, avgiven till tullväsendet i införsellandet, gäller som säkerhet för tulls erläggande i vart och ett av de nordiska länderna.

Överenskommelse bör vidare träffas mellan de nordiska länderna om att utländska motorfordonsförare erhåller rätt att få eventuellt inbetalt depositionsbelopp utbetalat vid utresa ur annat nordiskt land än inreselandet.

2. Överenskommelse träffas om att för tillfälligt bruk utlämnade turistvagn-

skyltar ges giltighet inom hela Norden. Vid uttagandet av skyltar bör ett på förhand bestämt pris debiteras för så vitt avgift kräves.

3. Körkort för tillfälligt bruk utfärdat i något av de nordiska länderna erhåller giltighet i samtliga dessa länder.

4. Förhandlingar bör tas upp med de nordiska ländernas trafikförsäkringsföreningar i syfte att få dessa att sluta sina överenskommelser med icke-nordiska länders trafikförsäkringsföreningar på sådant sätt att A-korten och de internationella försäkringskortet blir gällande för hela det nordiska området. Ett gemensamt nordiskt "B-kort" bör införas; även härom bör förhandlas med trafikförsäkringsföreningarna.

5. Alla slag av motorfordon befrias från vägskatt i samma utsträckning som temporär tullfrihet medges, dock att den danska gruppen i kommittén ifråga om Danmark förbehållit sig rätten att bibehålla vägskatt för icke-nordiska motorfordon i yrkesmässig trafik.

C. Speciella förslag

1. Speciella bestämmelser om extra tullförrättningsavgift, som berör icke kommersiell trafik, bör upphävas där sådana förekommer.

2. Förekommande hamnavgifter för vissa slag av motorfordon, som lastas eller lossas utan hjälp av hamnutrustning, bör upphävas.

Stockholm den 9 januari 1953.

<i>Hans Hedtoft</i>	<i>Olavi Kajala</i>	<i>Hj. Larsen</i>	<i>Rolf Edberg</i>
<i>Niels Elgaard</i>	<i>Uuno Hannula</i>	<i>Hans Borgen</i>	<i>Leif Cassel</i>
<i>Einar P. Foss</i>	<i>Eino Kilpi</i>	<i>Paul Ingebretsen</i>	<i>J. F. Grym</i>
<i>Helge Madsen</i>	<i>Yrjö Soini</i>	<i>Håkon Johnsen</i>	<i>Filip Kristensson</i>
<i>Olof Steen</i>	<i>Bruno Suviranta</i>	<i>Sven Nielsen</i>	<i>Olof Pålsson</i>
	<i>Ebba Östenson</i>		
<i>/ Hans P. Gotrik</i>	<i>/ T. Horn</i>	<i>/ Alf Gunström</i>	<i>/ Sten Aminoff</i>

Skrivelse från De nordiska motororganisationernas permanenta kommitté till Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. den 23 april 1952

I analoga skrivelser i november månad 1951 har Kongl. Dansk Automobil Klub, Forenede Danske Motorejere, Finlands Automobilklubb, Suomi Touring Club, Kongelig Norsk Automobilklub, Norges Automobil-Forbund, Kungl. Automobil Klubben och Motormännens Riksförbund ombetts att i samarbete utarbeta ett gemensamt förslag till önskade lättnader beträffande gränsformaliteter inom motorfordonstrafikens område. Den Nordiska Parlamentariska Kommitténs målsättning har angivits vara, att den internordiska trafiken borde liberaliseras i största möjliga utsträckning, och som arbetshypotes borde man utgå ifrån att Kommittén kommer att lägga fram förslag till en nordisk passunion och till sådana lättnader i fråga om förtullningen, att tullvisitation av resandes handbagage som regel icke skall äga rum vid passerandet av de nordiska gränserna.

Sedan de nordiska motororganisationerna under hand skriftligen behandlat frågan, har därefter vid ett sammanträde i Köpenhamn i mars 1952 inom De Nordiska Motororganisationernas Permanenta Kommitté organisationerna enat sig om att framhålla följande synpunkter.

De av Kommittén i förevarande sammanhang upptagna spörsmålen synes kunna grupperas i tre huvudgrupper, nämligen a) underlättande av formalite-

terna för i de nordiska länderna registrerade motorfordon vid trafik mellan dessa länder, b) underlättande av formaliteterna för trafik inom de nordiska länderna för motorfordon, icke registrerade i något av dessa länder, c) övriga med underlättandet av trafiken med motorfordon inom Norden sammanhängande frågor såsom enhetliga trafikregler och enhetlig lagstiftning angående motorfordonstrafiken i övrigt m. m.

Det är med särskild tillfredsställelse de nordiska motororganisationerna hälsat det initiativ, som Den Nordiska Parlamentariska Kommittén tagit. Organisationerna kan göra detta så mycket hellre som de under snart 40 års tid, till en början genom nordiska bil- och motorcykelkongresser och sedan år 1921 vid regelbundna sammanträden inom De Nordiska Motororganisationernas Permanenta Kommitté (PK), kontinuerligt arbetat för underlättandet av trafiken med motorfordon inom och mellan de fyra nordiska länderna.

a) Underlättande av formaliteterna för i de nordiska länderna registrerade motorfordon vid trafik mellan dessa länder.

Vad till en början angår frågan om de nationella körkortens giltighet vill organisationerna erinra om den vägtrafikkonvention, som den 19 september 1949 undertecknats i Genève bl. a. av Dan-

mark, Norge och Sverige och som numera även ratificerats av Sverige. Denna konvention förutsätter i sin artikel 24, att varje fördragsslutande stat skall utan ytterligare prov kunna tillåta varje förare, som inkommer på dess område och uppfyller vissa angivna krav, att på dess vägar föra motorfordon av likaledes visst angivet eller angivna slag, under förutsättning att gällande körkort i annan fördragsslutande stat finnes och att det nationella körkortet som utfärdats överensstämmer med till konventionen fogad modell.

Enligt reciproka överenskommelser mellan de nordiska länderna, flertalet från åren 1930 och 1931, jämte tillämpningsbestämmelser ger körkort för förande av motorfordon, utfärdat i det ena landet och där gällande, innehavaren rätt att, utan att inneha internationellt körkort i det andra landet i icke yrkesmässig trafik framföra personmotorfordon av den beskaffenhet, vartill körkortet berättigar honom, i vilket hänseende körkortet skall gälla som legitimation.

De svenska överenskommelserna med Danmark och Finland talar om att körkortet gäller för tillfälligt uppehåll och den med Norge under tillfälligt uppehåll av högst ett år. I samtliga fall bortfaller rätten, när vederbörande tager stadig hemvist i det andra landet.

Organisationerna kan icke se någon anledning till att överenskommelserna icke skulle kunna utvidgas att omfatta rätten att framföra lastbil i såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig trafik eller bussar och trafikbilar i yrkesmässig trafik. Motsvarande gäller tillståndsbevisen (registreringsattest, registerutdrag eller rekisteriote, vognkort, besiktningssinstrument).

De internationella tillståndsbevisen och såsom ovan anförts de internationella körkortet har sin betydelse som översättning och som legitimation i de fall nationella besiktningssinstrument och körkort är obekanta eller på grund av språket oförståeliga. Även om det finska språket skiljer sig från de övriga nordiska ländernas, har det icke visat sig, att medgivandet angående körkortens giltighet i icke yrkesmässig trafik medfört några olägenheter, varför, oavsett om formulär, överensstämmande med den internationella konventionens, kommer att införas i de nordiska länderna eller ej, någon anledning att icke medgiva en utvidgning på sätt antytts torde föreligga. Härvid synes böra tillses, att de blivande bestämmelserna i de olika nordiska länderna blir helt uniforma även beträffande exempelvis tiden för medgivandets giltighet.

Beträffande frågan om möjligheten att slopa ifyllandet av särskilda blanketter vid gränserna för att därigenom bl. a. stockningar i trafiken skall undvikas, har organisationerna i och för sig anledning hälsa även detta förslag med tillfredsställelse.

Organisationerna kan vitsorda att särskilt sommartid vid de större landgränstullstationerna stor anhopning av fordon vissa tider förekommer. Sålunda besöktes exempelvis Norge år 1951 av 477 236 utlänningar, som övernattat; av dessa anlände 273 900 icke sjö- eller flygledes och sannolikt minst 90 % därav med bil. Bortsett från att de lokala förhållandena och tullklareringspersonalens otillräcklighet givetvis gör att man vid vissa tillfällen aldrig helt kan räkna med att dröjsmål icke skulle förekomma, torde vissa förbättringar kunna åstadkom-

mas, om formuläryfyllandet kunde nedskäras. Enligt organisationernas uppfattning ligger problemets kärna däri, hur man på ett effektivt sätt skall kunna kontrollera att ett i annat nordiskt land registrerat fordon inom föreskriven tid lämnar gästlandet eller, om det kvarstannar där, att importtull ävensom i förekommande fall importlicens erhållits och att inregistrering m. m. ordnas. Av vital betydelse är spörsmålet om kontroll över att tullformalitetserna verkligen iakttagits, innan besiktning och registrering av ett i ett land tidigare icke registrerat fordon må vidtagas. Så har hittills icke varit förhållandet i Sverige, trots att de svenska motororganisationerna vid flera tillfällen framfört önskemål om ändringar. Någon bestämmelse intogs icke i 1951 års vägtrafikkungörelse eller vägtrafikkungörelse, som trädde i kraft med 1952 års ingång. Den 31 mars 1952 har Statens Sakrevision emellertid fäst Kungl. Majts uppmärksamhet på nödvändigheten av att utan dröjsmål vidtaga sådana ändringar i vägtrafikkungörelsen, att förutsättningarna för den svarta marknaden beträffande personbilar, som otvivelaktigt förekommer i Sverige, kan undanröjas. Motororganisationerna räknar därför med att om Sakrevisionens förslag snarast kan genomföras, förutsättningarna för åstadkommande av här åsyftade underlättningar för trafiken högst avsevärt förbättrats. Det torde emellertid ankomma på vederbörande länders importtillståndsgivande, tull- och registreringsmyndigheter att bedöma frågan, huruvida och på vilket sätt ett slopande av formaliteterna med ifyllande av blanketter skall kunna ske.

Organisationerna vill här framhålla,

att Kommitténs uppfattning om att i intern trafik något registreringsdokument icke behöver medföras icke är riktigt i vad avser Norge, där vognkortet alltid skall medföras. Organisationerna går tvärt emot så långt i sin uppfattning, att det synes dem värdelöst, om i samtliga länder ett dokument kunde förefinnas, som följde fordonet och där anteckning gjordes i fråga om förändringar med fordonet och äganderätten till detsamma. Så är för närvarande icke förhållandet exempelvis i Sverige. Där behöver sålunda icke äganderättsbyte antecknas, om den nye ägaren icke är bosatt inom annat län än det, där den tidigare ägaren haft fordonet registrerat. Från denna synpunkt måste alltså det svenska besiktningsinstrumentet betraktas såsom värdelöst.

I detta sammanhang må understrykas nödvändigheten av kontroll över att registrerings giltighet och den period, för vilken vederbörliga fordonsskatter och försäkringspremier erlagts, icke utlöper under vistelse i annat nordiskt land. I Finland t. ex. synes förhållandet vara det, att ett fordon i så fall tillfälligt avföres ur registret. Godtar man i princip att ett fordon skall få användas i trafik utanför det egna landet på enklast möjliga villkor, måste enligt organisationernas uppfattning krav upprätthållas på att fordonet bibehålles registrerat i hemlandet, så att förvisning erhålles om att alla skyldigheter från fiskaliska och andra synpunkter, som där åligger bilägaren, också fullgöres.

Med här berörda problem sammanhänger kravet på särskilt körtillstånd för alla motorfordon i Norge samt tullangivelse vid ankomst med motorfordon till norsk hamn. Dessa bestämmelser

synes vara av huvudsakligast formell karaktär utan nämnvärd allmän praktisk betydelse, varför det synes önskvärt att de slopas.

Vidare synes det förhållandet ha sin betydelse, att i Norge särskild avgift är lagd på gummi, varför även vid tillfällig införsel kontroll sker av motorfordons gummiutrustning. Förslag synes böra framläggas om att ifrågavarande gummiavgift snarast omlägges så, att kontrollen vid gränsen kan bortfalla.

En detalj, som också bör uppmärksammas, är den, att såväl i Norge som i Sverige efter särskild besiktning hos bilbesiktningsman lastbil kan godkännas för personbefordran, exempelvis vid lustresor och liknande. Även om man synes kunna hysa den uppfattningen, att myndigheterna icke noggrant upprätthåller det formella kravet på att sådant godkännande i exempelvis Norge icke berättigar till användning av fordonet för personbefordran i Sverige eller omvänt, synes ett ömsesidigt uttalande böra göras, att medgivandet gäller i de övriga nordiska länderna, så att allmänheten icke behöver sväva i tvivelsmål på denna punkt.

Vid utresa ur Sverige med motorfordon fordras undertecknande av ett särskilt formulär, identitetssedel; identitetssedeln innebär bl. a. en förbindelse att fordonet kommer att återinföras till landet inom ett år. Även om många bilister ifyller formuläret i förväg, torde ett slopande av detsamma från här förevarande utgångspunkter medföra vissa lättnader. Enligt organisationernas uppfattning bör individuell förbindelse icke behöva förekomma, om en generell bestämmelse om skyldighet att återinföra ett fordon inom viss tid föreligger.

I detta sammanhang synes även försäkringsspörsmålen böra beröras. För närvarande synes företeende av besiktningssinstrumentet (motsvarande) vid gränsen endast motiveras av det skälet, att kontroll av att trafikförsäkring (motsvarande) finns tecknad och vidmakthållen i hemlandet bör göras. Motororganisationerna utgår från att trafikförsäkringsföreningarna i de olika länderna, vilka har att reglera skador, förorsakade med ett i ett annat nordiskt land registrerat motorfordon, kan handha denna verksamhet utan att registreringsbevis företes vid gränsen. Under erinran om sina ovan anförda synpunkter angående önskvärdenheten av att ett dokument angående fordonet alltid bör medföras, synes organisationerna att överläggning emellertid bör ske med trafikförsäkringsföreningarna för att få visshet om att de intet har att erinra mot att bestämmelsen om företeende vid gränsen slopas. I detta sammanhang må erinras om att bestämmelserna angående maximiförsäkringssummor etc. icke är enhetliga.

I fråga om beskattningen av utländska motorfordon må framhållas, att i främmande land registrerat motorfordon, icke avsett att användas för persontransport mot betalning eller för transport av varor, i regel frikallas från skatteplikt under lika lång tid som motsvarande förmån i hemlandet tillkommer i gästlandet registrerat motorfordon, dock i intet fall under längre tid än ett år. Då kontrollen och efterföljden av dessa reciprocitetsbestämmelser vållar myndigheterna mycket arbete, och statsverken erhåller endast relativt obetydliga intäkter genom skatten, har detsamma i Sverige (i sina huvuddrag)

upphävts. Skatteplikt kvarstår dock för motorfordon, som är avsett för persontransport mot betalning eller för transport av varor, dock med visst undantag (för norska omnibussar).

Det synes organisationerna önskvärt, om frihet för vägs katt under viss tid, förslagsvis ett år, i samtliga fyra länder skulle kunna medges för alla slag av motorfordon icke registrerade i landet i fråga.

Vad angår frågan om hamnavgifter finns i den svenska lagstiftningen angående fastställande av hamntaxor den bestämmelsen, att där icke synnerliga skäl föranleda till annat, skall befrielse från hamnavgift åtnjutas för personbil eller motorcykel, som resande medför för eget bruk. Det väckte därför livlig kritik från de för turistverksamheten ansvariga organisationerna i Sverige, då städerna Malmö och Hälsingborg i förslag till nya hamntaxor, avsedda att träda i kraft den 1 januari 1952, hade infört hamnavgifter för sådana fordon.

Vid remiss på städernas framställningar uttalade de för turisttrafiken ansvariga organisationerna att, även om en sådan hamnavgift är ringa och från ekonomisk synpunkt därför knappast skulle behöva föranleda någon irritation från resenärernas sida, erfarenheten emellertid visat, att utländska bilister reagerar mycket häftigt mot obetydliga avgifter, varför man hemställde, att Kungl. Kommerskollegium, som har att fastställa hamntaxor, icke ville bifalla städernas framställning. Så blev icke heller fallet, men det synes önskvärt, att det generellt fastslås, att hamnavgifter för personbilar och motorcyklar icke må uttagas.

Organisationerna vill härutöver fram-

hålla, att även hamnavgifter för fordon i yrkesmässig trafik, liksom den särskilda tullklarerings- och expeditiönsavgift på icke expeditionstid, som i Sverige uttages för bussar och lastbilar, bör slopas.

Organisationerna vill slutligen understryka önskvärdheten av att i förevarande resonemang de icke inregistrerade tävlingsfordonen, avsedda att användas för hastighetstävlingar på slutna banor, icke bortglömmas. Med den omfattning tävlingsverksamheten på motorområdet fått, uppstår ofta svårigheter från tullsynpunkt, därför att nu avsedda fordon i registrerings- och andra hänseenden icke kan identifieras på samma enkla sätt som registrerade fordon.

b) Underlättande av formaliteterna för trafik inom de nordiska länderna för motorfordon, icke registrerade i något av dessa länder.

Motororganisationerna vill till en början erinra om att de organ, som i utlandet handhar de nordiska ländernas turistpropaganda, alltmer börjar sträva efter att lämna upplysningar om de nordiska länderna såsom en resehet. Den trafik, varom här är fråga, är också av betydande storleksordning. Med hänsyn till det värde från de olika ländernas synpunkt, som turisterna i allmänhet och bilturisterna i synnerhet har, är det enligt organisationernas uppfattning viktigt, att enklast möjliga formaliteter föreskrives även för icke nordiska motorfordon.

Det föreligger sålunda stort intresse att åstadkomma sådana lättnader i kontrollhänseende m. m., att de som med motorfordon, registrerade utanför Norden, anländer till en nordisk gräns, i fortsättningen fritt kan röra sig inom området utan att behöva underkasta sig

förnyad tullkontroll vid passerandet av nästa gräns.

Lösningen av detta problem sammanhänger emellertid intimt med den tidigare berörda möjligheten att kontrollera, huruvida ett fordon inom vederbörande tullhandlings giltighetstid återutförts eller, om fordonet kvarstannar, tullformaliteterna ordnats, importlicens erhållits och registrering verkstälts. Man återkommer även här till nödvändigheten av att man för Sveriges vidkommande får regler, som omöjliggör besiktning och registrering av ett sålunda införd fordon utan kontroll av att tullformaliteterna iakttagits.

Vad angår försäkringsspörsmålen må följande framhållas. För närvarande förhåller det sig så, att om vederbörandes försäkringsanstalt i hemlandet träffat överenskommelse med de nordiska trafikförsäkringsföreningarna, godtas ett för Norden utfärdat s. k. Carte d'assurance serie A såsom bevis om gällande trafikförsäkring (motsvarande) i samtliga de fyra nordiska länderna. Har försäkringsanstalten i hemlandet icke sådan överenskommelse eller har vederbörande motorist försummat att begära ett Carte d'assurance serie A, måste vid varje nordisk gräns ett s. k. Carte d'assurance serie B lösas. Erlägges vid inresan premie icke för hela vistelsen i ett land, sker reglering av beloppen vid utresan från landet i fråga.

Det synes organisationerna nödvändigt att tillskapa ett tredje slag av Carte d'assurance, som kan lösas vid den första nordiska gränsen och har giltighet

inom hela Norden. Vid underhandsframställning till den svenska trafikförsäkringsföreningen har man nyligen svarat, att förutsättning att ordna sådan form av Carte d'assurance f. n. ej föreligger. Underhandlingar måste därför upptagas med vederbörande trafikförsäkringsföreningar om bildandet av en pool, så att denna fråga kan lösas i avvaktan på att frågan om en internationellt gällande obligatorisk försäkring, som för närvarande behandlas inom ECE, realiserar.

c) Övriga med underlättandet av trafiken med motorfordon inom Norden sammanhängande frågor, såsom enhetliga trafikregler och enhetlig lagstiftning angående motorfordonstrafiken i övrigt.

Bland övriga frågor, som synes påkalla uppmärksamhet i förevarande sammanhang, vill organisationerna bl. a. framhålla intresset från dansk, finsk, norsk och, med undantag av England, utländsk sida över huvud taget att övergång snarast möjligt sker till högertrafik i Sverige.

Det synes också böra understrykas, att det är mindre tillfredsställande att lagbestämmelserna angående alkohol och framförande av motorfordon icke är enhetliga i de fyra nordiska länderna. Även här bör ett samarbete inledas för att åstadkomma likartade bestämmelser, och över huvud taget synes det gemensamma lagstiftningsarbetet på trafik- och fordonsområdet inom de nordiska länderna böra intensifieras.

inom hela landet. Vid införandet av kommunstyrelsen till den svenska kommunstyrelsen, som sedan 1972 har varit i kraft, är detta försök ett viktigt steg i utvecklingen av kommunstyrelsen som en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

Kommunstyrelsen är en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

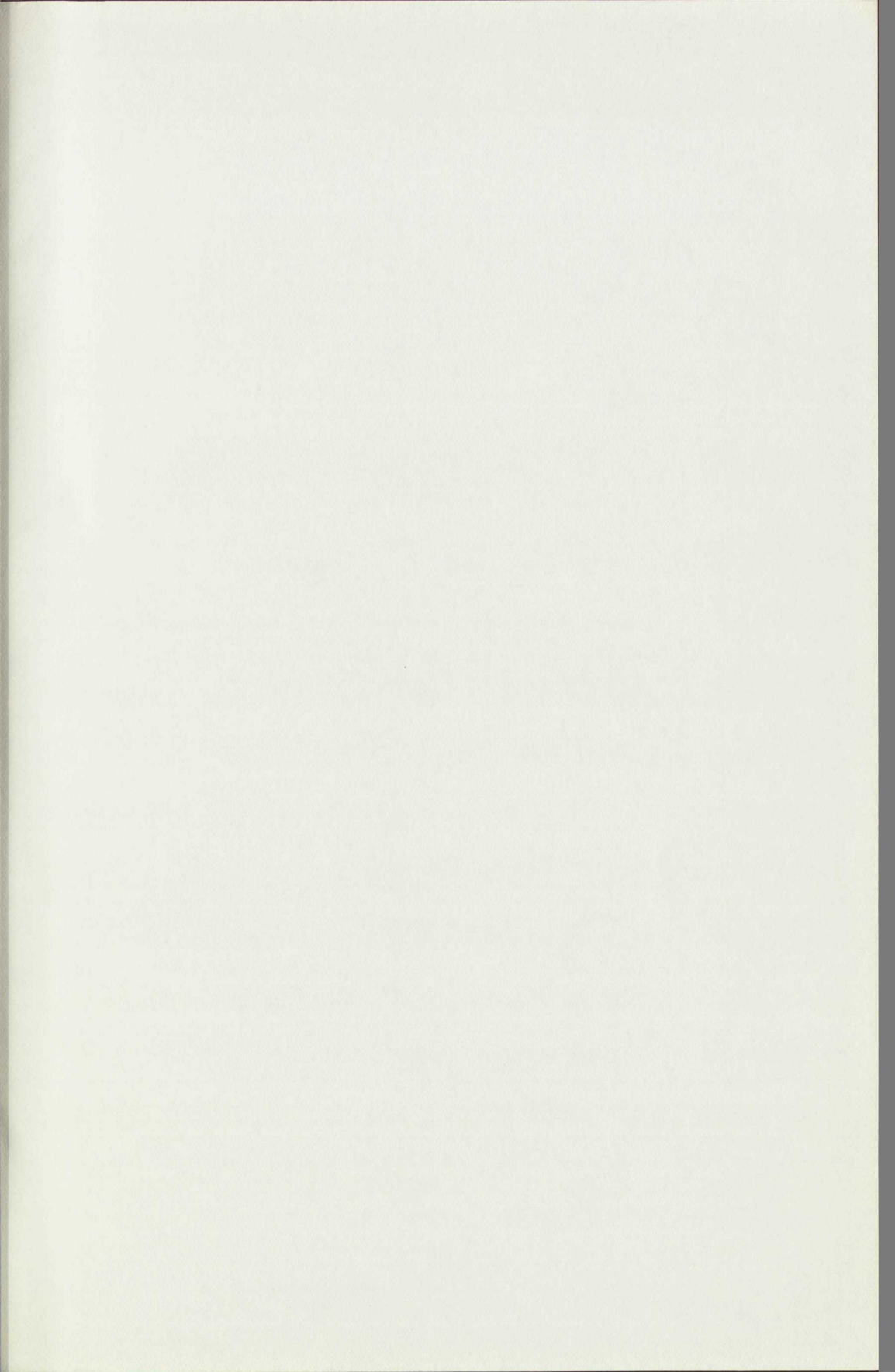
Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

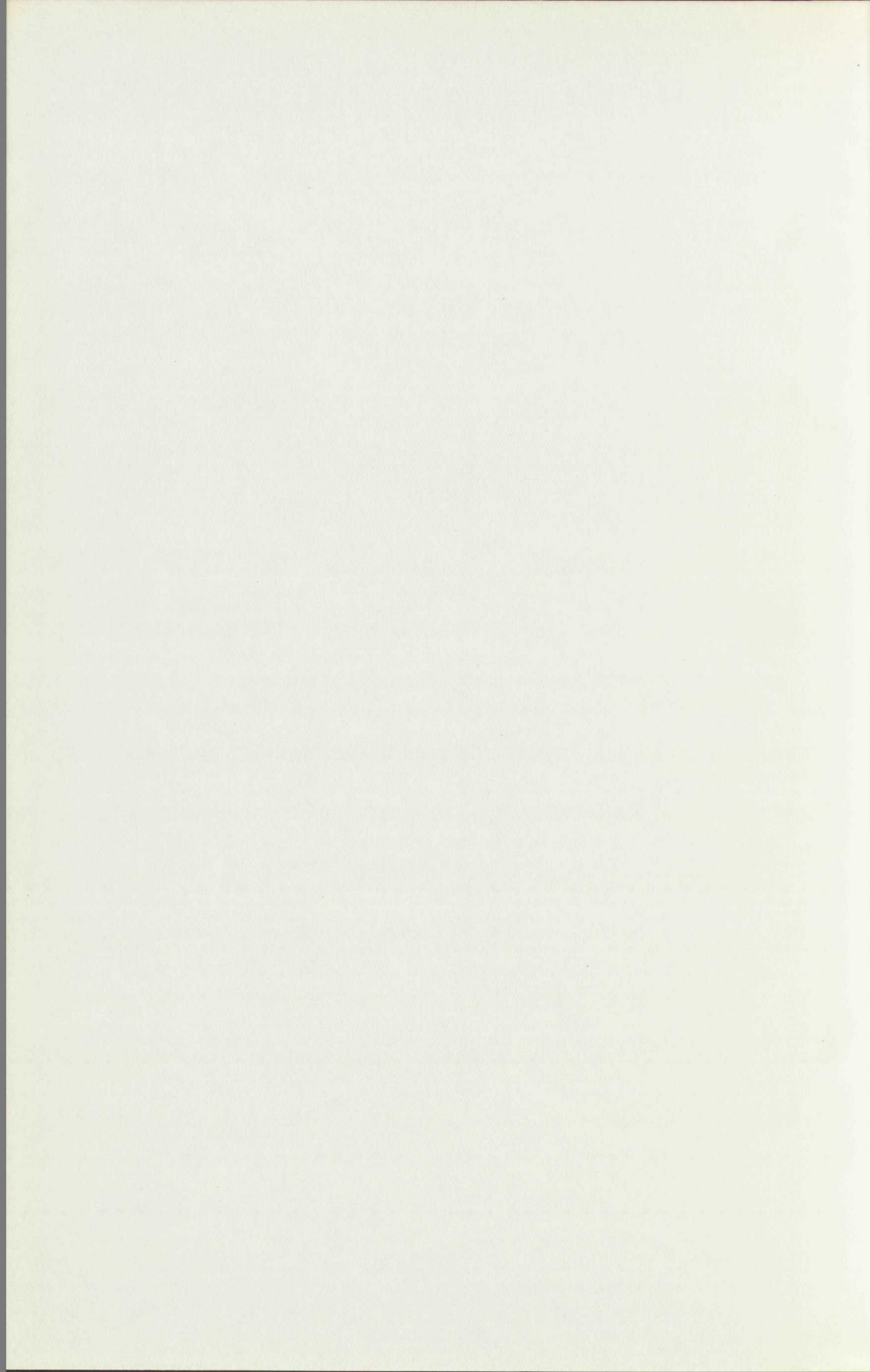
Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

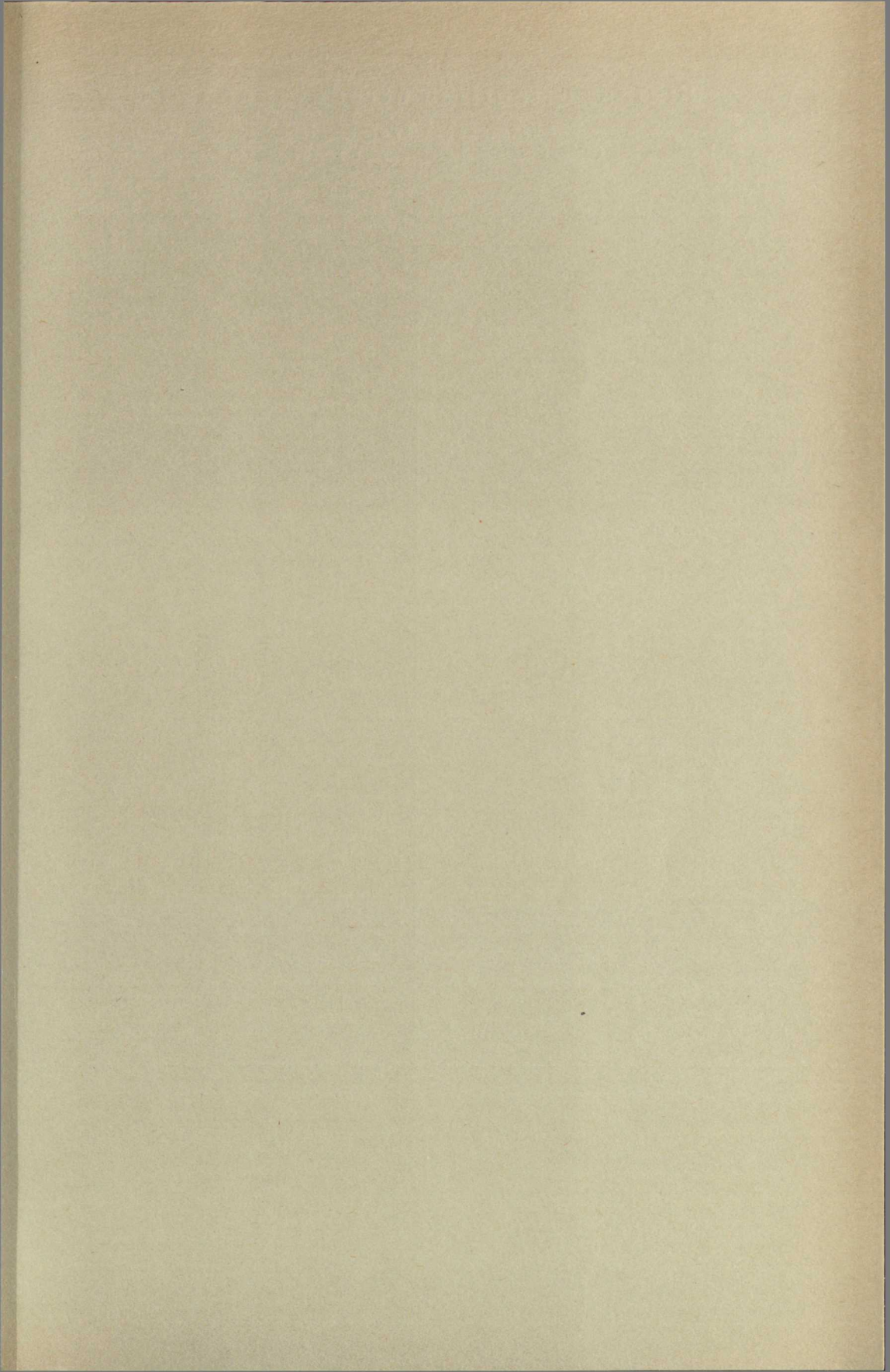
Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.

Enligt kommunstyrelsen är kommunstyrelsen en självständig och självständigt ansvarig myndighet. Detta innebär också en förändring i den kommunala styrningen, som innebär att kommunstyrelsen har en större roll i att besluta om och utvärdera kommunens verksamhet.







Statens offentliga utredningar 1953

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Valkretsar vid fullmäktigeval i kommunerna. 1950 års folkomröstnings- och valsätsutrednings betänkande. 4. [1]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag till fiskeristadga m. m. [2]
Betänkande med förslag till åtgärder för stödjande av hästavels m. m. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordiska parlamentariska kommittén. 4. Nordisk passfrihet. [4] 5.
Lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna [5]