



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref

SOU  
1968:23



Statens  
offentliga  
utredningar

# Bilregistrering

**1968: 23**

Kommunikations-  
departementet

SOU

Principbetänkande av  
Bilregisterutredningen  
Stockholm 1968

# Statens offentliga utredningar 1968

## Kronologisk förteckning

---

1. Ekonomisystem för försvaret. Esselte. Fö.
2. Ekonomisystem för försvaret. Bihang. Esselte. Fö.
3. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. Esselte. Fi.
4. Handläggningen av säkerhetsfrågor. Isaac Markus. Ju.
5. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. Esselte. Fi.
6. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. Esselte. Fi.
7. Ågande och inflytande inom det privata näringslivet. Esselte. Fi.
8. Skogsbrukets planläggningsfrågor. Svenska Reproduktions AB. Jo.
9. Virkesbalanser 1967. Esselte. Jo.
10. Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Esselte. Fö.
11. 1958 års utredning kyrka-stat. XI. Svenska kyrkan och staten. Esselte. U.
12. Förvaltningen av kyrklig jord m. m. Berlingska Boktryckeriet. Lund. U.
13. Fritidsfisket. Esselte. Jo.
14. Skolboksleveranser. Svenska Reproduktions AB. U.
15. Musikutbildning i Sverige. Esselte. U.
16. Rennärningen i Sverige. Esselte. Jo.
17. Allmänna vägar. Svenska Reproduktions AB. K.
18. Parkering. Esselte. K.
19. Trafikmålsutredningens betänkande utkommer senare.
20. Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. Esselte. Fi.
21. Pensionstillskott m.m. Esselte S.
22. Jordhävdslag. Esselte. Jo.
23. Biregistrering. Berlingska Boktryckeriet. Lund. K.



Statens offentliga utredningar

1968: 23

Kommunikationsdepartementet

# Bilregistrering

Principbetänkande av Bilregisterutredningen  
Stockholm 1968

Kommunikationsvetenskap  
1968:23  
Statens offentliga utredningar



# Bilregistrering

## Till herr Statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 april 1964 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 2 juli 1964 åt överdirektören Kjell S. Edström att såsom sakkunnig inom departementet verkställa utredning om fordonsregistreringen och därmed sammanhängande spörsmål. Sedan Edström den 15 mars 1966 på egen begäran entledigats från uppdraget förordnade departementschefen samma dag landssekreteraren Stig N. S. Swanstein att såsom sakkunnig leda utredningsarbetet. Edström förordnades samma dag att såsom expert biträda utredningsmannen.

Till sekreterare åt utredningsmannen förordnades den 16 oktober 1964 organisationsdirektören O. Eino Rova och till biträdande sekreterare den 12 december 1966 hovrättsassessorn Agne Henry O. Olsson.

Att såsom experter biträda utredningsmannen förordnades vidare dels den 2 juli 1964 avdelningsdirektören Åke Dahlström, kanslirådet Böret Palm, förste länsassessorn K. J. Ragnar Forss, expeditionschefen S. Ingvar Gullnäs och t. f. överdirektören W. Åke E. Pernelid, dels den 16 oktober 1964 ADB-direktören Hans L. Rällfors och byråchefen Einar E:son Thulin, dels den 1 juli 1965 departementssekreteraren Anders J. Ferm, dels den 25 april 1966 hovrättsassessorn Jan G. Johnsson, dels från den 15 juni 1966 kammaråklagaren Bror A. H. Mattsson, dels den 29 juni 1966 byråchefen N. Åke Magnusson och dels den 7 november 1966 avdelningsdirektören Carl-Olof F. Enhagen. På egen begäran entledigades Thulin den 25 april 1966 och Mattsson från den 1 oktober 1966.

Utredningen har antagit namnet bilregisterutredningen.

Genom beslut den 10 februari 1967 uppdrogs åt statskontoret att i samråd med bilregisterutredningen utföra för utredningen erforderligt systemutvecklingsarbete avseende automatisk databehandling.

Till utredningen har genom remisser från Kungl. Maj:t eller chefen för kommunikationsdepartementet för kännedom eller för att tagas i övervägande vid uppdragets fullgörande överlämnats bl. a.

- 1) riksdagens skrivelse den 17 april 1963, nr 136, i anledning av väckt motion om åtgärder mot falskskyltning av motorfordon
- 2) väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 30 december 1959 med förslag till ändring av 1 § vägtrafikkungörelsen
- 3) väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 15 januari 1962 med förslag till åtgärder för kontroll av trafikdugligheten hos vissa motorfordon
- 4) statistiska centralbyråns skrivelse den 20 juli 1962 angående automatisk databehandling inom den centrala fordonsregistreringen
- 5) rapport utarbetad vid Uppsala universitets psykologiska institution i juni 1964 angående en jämförelse av synbarhet och läsbarhet mellan konventionella registreringsskyltar och registreringsskyltar med reflekterande bakgrund

- 6) en den 17 september 1963 dagtecknad skrivelse från Motorbranschens Riksförbund, Svenska Petroleum Institutet och Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening angående fordonsstatistik kommunvis
- 7) svenska beskickningens i Oslo skrivelse den 26 november 1959 rörande indrivning av bilskatt hos personer bosatta i Norge
- 8) en den 5 maj 1961 dagtecknad promemoria av förste landskanslisten Elis Ericsson angående förslag till rationalisering av bilregistreringsverksamheten
- 9) Motorbranschens Riksförbunds skrivelse den 4 juli 1961 om ändrade bestämmelser för utfärdande av dubbletthandling vid förlust av kvitto på erlagd automobilskatt
- 10) ett flertal skrivelser från Certus industriprodukter och Securitas industriprodukter om ändring i uppbördsförfarandet vid erläggande av bilskatt m. m.
- 11) länsstyrelsens i Östergötlands län skrivelse den 7 februari 1966 angående ändring i kungörelsen om anstånd i vissa fall med erläggande av bilskatt
- 12) länsstyrelsens i Stockholms län skrivelse den 22 april 1966 angående avgifter för interimsskyltar
- 13) länsstyrelsens i Jämtlands län skrivelse den 29 juni 1962 med promemoria med förslag rörande vissa problem i samband med fordonsregistreringen
- 14) Kungl. Automobilklubbens skrivelse den 27 december 1966 angående viss skattebefrielse m. m. för äldre motorfordon
- 15) en ej dagtecknad skrivelse från Svenska Veteranbilklubben i nyssnämnda fråga
- 16) Automobilhistoriska Klubbens skrivelse den 7 april 1967 i nyssnämnda fråga.
- 17) en den 29 mars 1968 dagtecknad skrivelse från överkontrollören Wilhelm Boelke angående depositionsavgift för bilar.

Utredningen har dessutom från myndigheter, organisationer och enskilda mottagit framställningar rörande spörsmål inom utredningens ämnesområden.

Utredningen har med anledning av remisser avgett utlåtanden bl. a. den 29 januari 1965 över riksdagens revisorers berättelse för år 1964, den 16 februari 1965 och den 4 oktober 1965 över hemställan från statistiska centralbyrån om viss komplettering av centrala bilregistret, den 19 november 1965 över bilförarutredningens och körtidsutredningens betänkande Statens trafikverk (SOU 1965: 43), den 31 maj 1966 över framställning från försvarets civilförvaltning angående lagstiftning beträffande trafikförsäkring av motorfordon som förhys av försvaret, den 22 september 1966 över framställning från rikspolisstyrelsen angående anbringande av chassinummer på bilar och den 6 december 1966 över en inom inrikesdepartementet upprättad promemoria angående gemensam länsadministration för Stockholms stad och län.

Studieresor har företagits dels inom landet, dels till Norge, Finland, Danmark och Förbundsrepubliken Tyskland.

Härmed överlämnas värdsamt betänkandet Bilregistrering.

Experterna har till alla delar biträtt de i betänkandet framlagda förslagen.

Utredningsarbetet fortsätts med utarbetande av detaljförslag innefattande även förslag till författningstext.

Stockholm i juni 1968.

STIG SWANSTEIN

/ Eino Rova  
Agne Henry Olsson

# Innehåll

Skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet	3
<b>1 Inledning</b>	<b>9</b>
1.1 Direktiven	9
1.2 Uppläggningsen av utredningens arbete	13
<b>2 Historik, nuvarande förhållanden m. m.</b>	<b>15</b>
2.1 Historik	15
2.2 Gällande bestämmelser om bilregistrering m. m.	16
2.3 Arbetet vid bilregistret	19
2.3.1 Ansökningar om nyregistrering	19
2.3.2 Anmälningar m. m. till registret	20
2.3.3 Uppbörd av fordonsskatt	21
2.3.4 Övriga arbetsuppgifter	21
2.3.5 Bilregistrets organisation och arbetsbelastning	22
2.4 Bilregistreringen i några andra länder	23
2.4.1 Inledning	23
2.4.2 Danmark	24
2.4.3 Finland	25
2.4.4 Norge	27
2.4.5 Förbundsrepubliken Tyskland	28
2.4.6 Nederländerna	29
2.4.7 Belgien	29
2.4.8 Frankrike	30
2.4.9 Storbritannien	30
2.4.10 Förenta Staterna	31
<b>3 Principiella synpunkter på bilregistreringen</b>	<b>34</b>
3.1 Krav på ett effektivt bilregister	34
3.2 Reformbehovet	35
3.3 Bilregistreringens innebörd	37
3.4 ADB inom bilregistreringen	38
3.4.1 ADB-teknikens allmänna lämplighet	38
3.4.2 ADB-systemets närmare utformning	39
3.5 Sammanfattning	41



<b>4 Ny registreringsorganisation</b>	42
4.1 Principiella synpunkter	42
4.2 Den centrala registreringsmyndigheten	45
4.3 Den lokala registreringsorganisationen	46
4.3.1 Krav på den lokala organisationen	46
4.3.2 Utformningen av den lokala organisationen	47
4.3.3 Möjliga organisatoriska lösningar	48
4.3.4 Utredningens ställningstagande	50
4.4 Sammanfattning	52
<b>5 Förslag beträffande kontroll över fordonsbeståndet</b>	53
5.1 Översikt över gällande bestämmelser om besiktning m. m.	53
5.2 Reformbehovet	55
5.3 Behov av uppgifter i bilregistret	57
5.4 Särskilda åtgärder för effektivisering av kontrollen	58
5.5 Registreringshandlingarnas betydelse från kontrollsynpunkt	63
5.6 Sammanfattning	63
<b>6 Förslag beträffande fordonsskatten</b>	65
6.1 Översikt över gällande rätt	65
6.2 Tidigare reformförslag	67
6.3 Utredningens överväganden	69
6.3.1 Uppbördssystemet	69
6.3.2 Debitering	70
6.3.3 Skattekvitto	71
6.3.4 Restitution	72
6.3.5 Indrivning	72
6.3.6 Redovisning	73
6.3.7 Tid för uppbörd	73
6.3.8 Övriga frågor	74
6.4 Sammanfattning	74
<b>7 Förslag beträffande förfarandet vid registrering</b>	75
7.1 Förfarandet vid nyregistrering	75
7.1.1 Ansökans form och innehåll	75
7.1.2 Tid inom vilken registreringsansökan skall inges	76
7.1.3 Vem skall registreringsskyldigheten åligga	77
7.1.4 Forum för ingivande av registreringsansökan	77
7.1.5 Förutsättningar för att registreringsansökan skall bifallas	78
7.1.6 Sanktioner vid underlåtenhet att fullgöra registreringskyldigheten	79
7.2 Interimsregistrering	79
7.2.1 Gällande rätt m. m.	79
7.2.2 Former för eventuell interimsregistrering i den nya organisationen	81
7.2.3 Utredningens förslag	83
7.3 Sammanfattning	83
<b>8 Förslag beträffande anmälningsskyldigheten</b>	84
8.1 Omfattningen av anmälningsskyldigheten	84

8.1.1	Gällande rätt	84
8.1.2	Utredningens överväganden	84
8.2	Fristen för anmälningar	85
8.2.1	Gällande rätt	85
8.2.2	Utredningens överväganden	85
8.3	Kretsen av anmälningsskyldiga	86
8.3.1	Gällande rätt	86
8.3.2	Utredningens överväganden	86
8.4	Anmälans form m. m.	91
8.4.1	Gällande rätt	91
8.4.2	Utredningens överväganden	92
8.5	Sanktioner vid underlåtenhet att göra anmälan m. m.	92
8.5.1	Gällande rätt	92
8.5.2	Utredningens överväganden	92
8.6	Sammanfattning	93
<b>9</b>	<b>Reservregistrering och definitiv avregistrering</b>	<b>94</b>
9.1	Reservregistrering	94
9.1.1	Gällande rätt	94
9.1.2	Utredningens överväganden	94
9.2	Definitiv avregistrering	97
9.2.1	Gällande rätt	97
9.2.2	Utredningens överväganden	97
9.3	Sammanfattning	101
<b>10</b>	<b>Registreringsbeteckningar m. m.</b>	<b>102</b>
10.1	Gällande rätt	102
10.2	Vissa tidigare förslag	102
10.3	Registreringsbeteckningar	103
10.4	Tillverkning och distribution av registreringsskyltar	106
10.5	Utformningen av tecken och skyltar	108
10.6	Kontrollmärken	108
10.7	Sammanfattning	108
<b>11</b>	<b>Val av maskinutrustning och arbetsmetodik</b>	<b>110</b>
11.1	Maskinutrustning	110
11.2	Registeruppbyggnad	112
11.3	Terminaler för frågeverksamheten	113
11.4	Inmatning av ändringsuppgifter	114
11.5	Utnyttjandet av registret för vissa ändamål	116
11.6	Sammanfattning	117
<b>12</b>	<b>Kostnadsberäkningar</b>	<b>118</b>
12.1	Nuvarande kostnader	118
12.2	Uppskattade engångskostnader vid övergång till ny organisation	119
12.2.1	Registreringsorganisation och kontrollmärkessystem	119
12.2.2	Registreringsskyltar	119

12.3	Uppskattade driftskostnader i ny organisation	120
12.3.1	Registreringsorganisation och kontrollmärkesystem	120
12.3.2	Registreringsskyltar	120
12.4	Den nya organisationens lönsamhet	120
12.5	Sammanfattning	121
<b>13</b>	<b>Övergången till det nya registreringsystemet</b>	<b>122</b>
13.1	Uppläggningsen av det nya registret	122
13.2	Utfämning av skyltar	123
13.3	Metod för övergången	123
13.4	Information	124
13.5	Tid och kostnader	125
13.6	Sammanfattning	125
<b>14</b>	<b>Förslag till omedelbara ändringar i gällande bestämmelser</b>	<b>126</b>
14.1	Allmänna synpunkter	126
14.2	Fristerna	126
14.3	Obligatorisk överlåtaranmälan	127
14.4	Förslag till författningstext jämte specialmotivering	127
14.5	Sammanfattning	127
<b>15</b>	<b>Specialmotivering</b>	<b>128</b>
15.1	Vägtrafikförordningen	128
15.2	Vägtrafikkungörelsen	129
15.3	Kungörelsen med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärvas från krigsmakten	129
<b>16</b>	<b>Sammanfattning</b>	<b>130</b>
<b>Bilaga</b>		<b>135</b>
	Författningsförslag	135

### 1.1 Direktiven

Utredningen har vid uppdragets fullgörande haft att beakta innehållet i en inom kommunikationsdepartementet upprättad *promemoria med anledning av beslutad utredning angående fordonsregistreringen och därmed sammanhängande spörsmål*.

Promemorian inleds med en redogörelse för gällande bestämmelser på området. Den innehåller vidare följande

Svårigheter har visat sig föreligga att hos länsstyrelserna bemästra den alltmer personalkrävande arbetsbördan i samband med bilregistreringen och eftersläpning i större eller mindre omfattning torde inte vara ovanlig. Ett annat område, där förseningar uppstår är länsstyrelsernas rapportering till biluttagningmyndigheten och centrala bilregistret. Eftersläpningen i registreringen och rapporteringen medför svårigheter att upprätthålla kravet på aktualitet hos centrala bilregistret. Genom att det visat sig nödvändigt att inskränka länsstyrelsernas skyldighet att till centrala bilregistret anmäla ändringar i fråga om fordonens hemort har centrala bilregistret jämväl innehållsmässigt begränsats.

Principerna för den nuvarande registreringsorganisationen har utarbetats då antalet fordon varit begränsat till några hundratal tusen. Det är naturligt om registreringssystemet visar sig otillfredsställande då fordonsparken nu stigit till över två milj. fordon. Också i övrigt har under tiden i viss mån nya krav ställts på registret. De möjligheter till betydande modernisering och rationalisering som tillskapats under senare år genom teknikens utveckling i olika hänseenden har endast i begränsad utsträckning kunnat utnyttjas inom det gällande systemet för registrering. Tiden måste nu anses

mogen att överväga möjligheterna att åstadkomma ett mer rationellt registreringsförfarande. En utredning med denna uppgift bör förutom rent organisatoriska frågor beakta en rad särskilda synpunkter, nämligen sammanfattningsvis följande. Fordonsregistret bör utformas med hänsyn till dess betydelse i fråga om fordonskontrollen, bl. a. med aktgivande på den beslutade reformen om typbesiktning och årlig besiktning av vissa fordon och vad därmed har samband. Vidare bör beaktas vissa önskemål om en effektivare redovisning i fordonsregistret av äganderätten till fordon. Reglerna om reservregistrering av fordon synes vara i behov av viss översyn som lämpligen bör ske i detta sammanhang. Systemet för registreringsbeteckning av fordon måste av särskilda skäl nu omarbetas. Vidare finns anledning överväga utformningen av registreringsskyltarna också i andra hänseenden. Ett effektiviserat och samtidigt praktiskt smidigt förfarande för bilskatteuppbörd och även kontrollen i samband med uttagandet av bilaccisen och vissa drivmedelsskatter är en viktig fråga i sammanhanget, liksom problemet att upprätthålla god kontroll över att försäkringsskyldigheten fullgöres. Frågan om en förbättring av statistiken rörande fordon och vad därmed sammanhänger bör inte lämnas obeaktad av utredningen. Frågan kan vidare bli aktuell om integration för statistiskt, samhällsplanerande och kommersiellt ändamål med andra register såsom befolkningsregister och körkortsregister. Det framstår som angeläget att i samband med en översyn av registreringsorganisationen söka åstadkomma en sådan uppbyggnad av fordonsregistreringen att möjligheterna till lämpliga lösningar av här antydda frågor och även andra spörsmål som kan aktualiseras under utredningsarbetet väl utnyttjas. En bärande tanke bör vara att övervakningen över gällande bestämmelser i olika hänseenden bör vara så

enkel som möjligt. Det är uppenbart men bör ändå särskilt betonas, att kostnaderna för fordonsregistreringen måste hållas på en rimlig nivå. Kostnadsbesparingar bör betraktas som ett tungt vägande argument i valet mellan skilda alternativ. Särskilt måste eventuella frågor om nya uppgifter för bilregistret bedömas under noggrant hänsynstagande till kostnaderna härför. De enskilda fordonsägarna bör i en eller annan form bära kostnaderna för fordonsregistreringen. Utredningen bör givetvis i tillbörlig omfattning hålla kontakt med andra utredningar på närliggande områden och följa behandlingen av redan framlagda förslag med anknytning till ämnet. Slutligen bör utomlands genomförda lösningar i olika frågor och vunna erfarenheter härav med lämplig avvägning tillvaratagas i utredningsarbetet liksom givetvis vår anslutning i vissa frågor till internationella överenskommelser och vårt deltagande i inter-nordiska och andra internationella överläggningar måste beaktas.

Vad därefter beträffar de särskilda aspekterna på problemkomplexet var för sig och då först den framtida *organisationen av fordonsregistreringen* är ett av alternativen en omorganisation till ett centralt register, omfattande samtliga registrerade uppgifter. Möjligheterna till maskinell bearbetning av registrerade data talar givetvis starkt för en sådan lösning. Härjämte skulle en samordning av den nuvarande centralregistreringen åstadkommas.

En centraliserad fordonsregistrering synes kunna anordnas på olika sätt. En fullständigt genomförd centralisering skulle medföra att länsstyrelsernas befattning med fordonsregistreringen överflyttades till en central registreringsmyndighet. (Det må här erinras om att i propositionen 1964: 132 föreslagits att länsstyrelserna ej längre skall besluta i körförbudsfrågor och att överprövning av körförbud bör ske hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i högre grad än länsstyrelserna inom sig representerar den tekniska sakkunskapen för avgörande av dessa frågor.) En annan möjlighet synes vara att med bibehållande av länsstyrelserna som registreringsmyndighet organisera ett centralt bilregister. Avsevärda rationaliseringsvinster torde kunna påräknas jämväl med en sådan lösning, i synnerhet genom förenkling av rapporteringsförfarandet. I detta sammanhang må anmärkas att en inom statistiska centralbyrån verksam arbetsgrupp nyligen lagt fram förslag till komplettering av centrala bilregistret med fordonsägarnas namn och adress. Den metod för sådan komplettering, som arbetsgruppen förordar, är mikrofilmning på länsstyrelserna av samtliga registerkort, som varit föremål för förändring samt överföring hos centralbyrån av det filmade materialet till hälkort. Härigenom anses eftersläpningen i

resultatredovisningen kunna i huvudsak avhjälpas samtidigt som en innehållsmässig förbättring i statistikunderlaget erhålles. Även andra lösningar torde kunna övervägas. I detta sammanhang kan sålunda erinras om statsmakternas beslut att föse länsstyrelserna med automatiska databehandlingsmaskiner för folkbokföring, skatter och uppbörd (prop. 1963: 32; SU 41; rskr 101). Systemet, som avses skola genomföras 1967/68, erbjuder bl. a. möjligheter till länsvis registrering av motorfordon samt till rapportering på ett enkelt sätt (via magnetband) till ett centralt register. I och för sig synes hinder sålunda ej möta mot att t. ex. registrering, statistisk bearbetning och bilskattedeberitering fördelas mellan olika myndigheter, därest möjligheter till rationalisering av organisationen ej därigenom försittes.

Som framgår av det föregående upprätthålles genom fordonsregistreringen viss *kontroll av fordonsbeståndet* genom bestämmelserna om besiktning som förutsättning för registrering. Beträffande kontrollen av nya fordon har i den av riksdagen antagna propositionen nr 1964: 71 föreslagits bestämmelser, som syftar till en effektivare typbesiktning. De mera omfattande kontrolluppgifter och data, som därvid förväntas framkomma, bör återspeglas i fordonsregistreringen. I fråga om den löpande kontrollen över fordonsbeståndet må anmärkas att tillsynen över att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon efterlevs avses skolas genom polisens trafikövervakning med hjälp dels av ett märkessystem och dels av anteckningar på besiktningssinstrument och typintyg, vilka handlingar skall medföras vid färd. Bilregistret kommer i allmänhet inte att redovisa huruvida fordon godkänts vid årlig kontrollbesiktning och inte heller om sådant körförbud råder som enligt de nya reglerna skall inträda om tid för inställelse till periodisk kontrollbesiktning försuttits. Däremot skall, som förut angivits, körförbud och förelägganden som meddelas i samband med kontrollbesiktning redovisas i bilregistret. Anteckning därom skall även ske i besiktningssinstrument eller typintyg. Meddelade körförbud skall utmärkas på fordonen. Under förarbetet på den nu beslutade reformen om årlig besiktning av vissa fordon diskuterades tanken på att kontrollen över besiktningsskyldighetens fullgörande skulle ske genom bilregistret hos länsstyrelserna eller eventuellt centrala bilregistret. Tanken avvisades emellertid. Skäl härtill torde bl. a. ha varit att kontroll genom länsstyrelsernas bilregister skulle medföra avsevärda kostnader och att centrala bilregistret för närvarande är ofullständigt och ej heller kan hållas tillräckligt aktuellt. I förutnämnda proposition 1964: 132 antydes att den beslutade kontrollformen kan komma att omprövas därest ett

ändrat system i fråga om fordonsregistreringen skulle skapa förutsättningar härför. Denna fråga bör beaktas av utredningen, som i denna del lämpligen bör överlägga med besiktningsbolaget, AB Svensk Bilprovning. Ett reformerat system för fordonsregistrering kan vidare eventuellt skapa förutsättningar för nya regler om fordons inställelse till periodisk besiktning.

Såväl från riksdagen som från andra håll har i olika sammanhang uttalats att det för det allmänna — bl. a. från många synpunkter för polisen — och även för enskilda är av vikt att kännedom beträffande *äganderätten* till de med registreringsplikten avsedda fordonen kan erhållas på ett bekvämt sätt. I sådant hänseende föreligger viss ofullständighet i de nuvarande bestämmelserna därigenom att tillräckliga möjligheter saknas till kontroll av att föreskriven anmälningsskyldighet vid äganderättsövergång iakttages. Det torde således inte vara ovanligt att den, som förvärvat ett motorfordon avyttrar det utan registrering. På samma sätt kan den nye ägaren överlåta fordonet tills detta omsider förvärfvas av någon, som ombesörjer registreringen av fordonet i sitt namn.

En åtgärd, som kan komma i fråga för åstadkommande av effektivare kontroll av äganderättsförhållandena, kan vara att föreskriva anmälningsskyldighet vid äganderättsövergång jämväl för den tidigare ägaren. I propositionen 1963:200 har denna fråga diskuterats och ansetts böra överlämnas till en utredning i fråga om fordonsregistreringen. Mot en utvidgning av anmälningsskyldigheten jämväl till den tidigare ägaren har anförts att en bestämmelse härom skulle medföra ett avsevärt merarbete för registreringsmyndigheterna. Vidare har anmälts en viss tveksamhet från principiell synpunkt huruvida den som överlåter ett fordon skäligen kan åläggas att vid straffansvar lämna alla de uppgifter om förvärens person, som måste erfordras för att anmälningsskyldigheten skall tjäna sitt syfte.

Frågan om effektivare kontroll över äganderättsförhållandena har behandlats även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I en den 13 januari 1962 dagtecknad promemoria rörande kontroll av skadade motorfordon m. m. har också styrelsen varit inne på tanken att bilägare bör åläggas anmäla såväl när han köper sin bil som när och till vem han säljer den. Den tanken har jämväl väckts att låta påföljden för underlåtenhet att iakttaga anmälningsskyldigheten utgöras av skyldighet att erlagga automobils katt för fordonet. Det har därvid ansetts att bilägaren inför hotet av fortsatt skatteplikt torde finna det angeläget att genast anmäla överlåtenheten. En lösning efter sådana linjer skulle stå mera i samklang med uttalade önskemål om avkriminalisering på trafikförfattningarnas område.

I samband med det nu behandlade spörsmålet kan övervägas, om ej registret bör inrättas så att det blir möjligt att av detsamma utröna, huruvida viss namngiven (fysisk eller juridisk) person är ägare av motorfordon, något som för närvarande inte lär vara möjligt.

En annan fråga, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen behandlats i ovan nämnda PM, är huruvida de nuvarande reglerna för *överförande till bilreservregistret* vid tillfälligt uppehåll i fordons brukande kan anses medföra hinder för den löpande kontrollen av fordonsbeståndet. Då reservregistreringarna medför en avsevärd arbetsbelastning i registreringsrutinen och kortare tids avregistrering ej torde tillgodose något berättigat intresse bör det, menar styrelsen, övervägas att införa begränsningar i möjligheterna att överföra fordon till bilreservregistret. Frågan om den närmare utformningen av inskränkningar i sådant hänseende synes vara beroende av den framtida organisationen av fordonsregistreringen. Styrelsen har berört möjligheterna att föreskriva skyldighet att erlagga automobils katt jämväl för reservregistrerade fordon eller att bestämma en maximal tidrymd och frekvens för reservregistrering, t. ex. högst sex månader per år. I detta sammanhang må anmärkas att i propositionen 1964:132 föreslagits sådan ändring ifråga om reglerna om fordons upptagande i bilregister att reservregistrerat fordon kan registreras om det inom ett år från ingivandet av registreringsansökan godkänts vid kontrollbesiktning.

Inskränkning av möjligheterna till reservregistrering antages medföra större möjligheter till kontroll över de s. k. skrotbilarna genom att den utvidgade skyldigheten att erlagga automobils katt skulle framtvunga nedskrotning av fordon, som enligt nuvarande ordning automatiskt avföres ur reservregistret efter viss tid utan kontroll av att fordonet gjorts obrukbart.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också frågan om behovet av ett nytt system för *registreringsbeteckningar* varit under övervägande och lett till att styrelsen förordat att som beteckning införa länsbokstav jämte två andra bokstäver och högst tre siffror. Vid valet av registreringsbeteckning är det givetvis av vikt att ökningen av fordonsbeståndet beaktas så att tillräckligt antal kombinationsmöjligheter föreligger. Ett i diskussionerna i ämnet ofta framfört förslag som synes värdt övervägande är möjligheterna att fordon tilldelas ständig registreringsbeteckning. För Stockholms stad har frågan om registreringsbeteckning särskild aktualitet. Vid sidan av tidigare gällande länsbeteckningar har där införts beteckningen AA. Motsvarande beteckning har f. ö. införts i åtskilliga län. För Stockholm har sedermera även tillfogats beteckningen AB. Med hänsyn

till att beteckningen AC gäller för Västerbotens län samt med beaktande av risken för förväxlingar med den för Stockholms län gällande beteckningen BA synes behovet av nytt system för registreringsbeteckning böra föranleda förslag i god tid innan serien AB konsumerats så att nya registreringsbokstäver för Stockholm blir erforderliga.

Jämväl den närmare utformningen av *registreringsskyltarna* har behandlats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I denna del synes nuvarande bestämmelser ej ägnade att tillgodose kraven på effektivt skydd mot falskskyltning av fordon. I synnerhet har det visat sig föreligga stora möjligheter att genom falskskyltning försvara efterspaningar av stulna fordon. I syfte att begränsa dessa möjligheter bör övervägas att inskränka saluförandet av registreringsskyltar, eventuellt att föreskriva deras tillhandahållande enbart genom lämplig myndighet. I detta sammanhang bör särskild uppmärksamhet ägnas åt frågan om registrerings-skyltarnas utnyttjande för olika kontrolluppgifter. Skyltarnas utlämnande genom myndighets försorg skulle kunna förenas med särskild kontroll bl. a. över att föreskrift om årlig kontrollbesiktning iakttagits liksom över att skatt- och försäkringsplikt fullgjorts. Sådana kontrollåtgärder torde förutsätta att skyltarna utbytes årligen eller årligen förses med kännetecken, varav giltighetstiden framgår. Körförbud synes effektivast kunna kontrolleras genom att skyltarna avlägsnas då förbud meddelas eller eljest inträtt.

Dessa frågor bör bedömas under hänsynstagande till de bestämmelser som med stöd av 10 § 6 mom. andra stycket vägtrafikförordningen kan komma att utfärdas angående vagnbok och de kontrollmöjligheter som härigenom erbjudes.

Såsom framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser ligger fordonsregistreringen till grund för *debiteringen och uppbörderna av automobilskatten*. En utredning om fordonsregistreringen synes därför böra pröva behovet av reformer jämväl på skatteområdet. Enligt nuvarande bestämmelser skall automobilskatt erläggas för registrerade fordon. Skattskyldighet åvilar den som är eller bort vara i bilregistret antecknad som ägare. I det föregående har antytts väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag att utvidga skyldigheten att erlägga automobilskatt jämväl till reservregistrerade fordon för att därigenom nedbringa antalet reservregistreringar. Vidare har ifrågasatts att anknyta skattskyldigheten till de formella ägarförhållandena enligt bilregistret, något som kunde förväntas bidra till efterlevnaden av anmälningskyldigheten vid äganderättsövergång från den tidigare ägarens sida. Utöver sådana åtgärder, som direkt berör registrerings-

förfarandet synes omfattningen av eller föremålen för skattskyldighet ej i förevarande sammanhang böra upptagas till behandling.

Däremot synes frågorna om uppbörd av automobilskatt äga sådant samband med fordonsregistreringen att de förtjänar uppmärksamhet i förevarande sammanhang. Gällande bestämmelser härom är huvudsakligen oförändrade sedan uppbördssystemets tillkomst år 1924. Med den ökning av fordonsbeståndet, som på senare år ägt rum, motsvarar bestämmelserna ej dagens krav.

En av de största olägenheterna med det nuvarande uppbördssystemet synes vara det opraktiska och otidsenliga postförskotts-förfarandet som — ehuru möjligheter numera föreligger till postgirobetalning — fortfarande i allmänhet kommer till användning. För registreringsmyndigheten medför detta förfarande svår arbetsbelastning vid uppbördsterminen och för fordonsägaren uppstår olägenheter genom att han är hänvisad att utlösa postförskottet på bestämd postanstalt. Även för postverket är förfarandet administrativt betungande. Också den nuvarande organisationen av registreringsförfarandet medför avsevärda olägenheter för bilskatteuppbörden. Särskilda problem föreligger i vissa fall då skattskyldiga äger åtnjuta anstånd med viss del av skatten.

En arbetsgrupp inom statistiska centralbyrån har år 1962 framlagt förslag i frågan om nya former för bilskatteuppbörden. Härvid har diskuterats ett förfarande, som bygger på uppgifterna i det centrala bilregistret och innefattar en direkt och personlig avisering till de skattskyldiga genom klartextöversatta hålkort. Inbetalning skulle kunna ske på valfri postanstalt. Även utpräntande av restlängd kunde förläggas till centrala bilregistret. Arbetsgruppen har också diskuterat ett uppbördssystem utan personlig avisering. Ett sådant system förutsätter att besiktningssystemet förses med uppgift om den årliga skatten för fordonet. Inbetalning av skatten skulle ske på valfri postanstalt med företeende av besiktningssystemet.

De förslag till utformning av uppbördsförfarande, som arbetsgruppen behandlat, synes väl förtjäna av närmare undersökning. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid att uppbördssystemet såvitt möjligt väl inordnas i det framtida registreringsförfarandet och att systemet motsvarar de skattskyldigas berättigade anspråk på en bekväm betalningsrutin.

Vad beträffar skyldigheten för fordonsägare att teckna och vidmakthålla *trafikförsäkring å motorfordon* ger de nuvarande bestämmelserna otillräckliga kontrollmöjligheter. Även i detta hänseende medför de oregistrerade överlåtelserna av fordon stora olägenheter. Arbets- och tidskrävande utredningar måste därför före-

tagas för fastställande av äganderätten till fordon då skatt- eller försäkringskyldigheten ej fullgjorts.

Ändrade bestämmelser om skyldighet att anmäla äganderättsövergång kan förväntas delvis undanröja ifrågakvarande olägenheter. Jämväl den ökade aktualitet som fordonsregistreringen genom organisatoriska förbättringar och nya tekniska hjälpmedel kan förväntas erhalla torde komma att ge ökade möjligheter till kontroll av försäkringsförhållandena.

Som tidigare anförts utgör centrala bilregistret underlag för *fordonsstatistiken*. De organisatoriska bristerna i registreringsförfarandet har medfört att fordonsstatistiken, som tidigare sagts, för närvarande företer alltför stor eftersläpning i resultatredovisningen. Den inskränkning, som tills vidare införts i fråga om rapporteringen till centrala bilregistret angående ändring av fordons hemort, innebär vidare en innehållsmässig begränsning av statistikunderlaget. Häruöver måste beaktas att utvecklingen under senare år medfört en väsentligt ökad efterfrågan på statistiskt material. En organisatorisk förbättring av registreringsförfarandet kan förmodas undanröja eftersläpningen i resultatredovisningen och skapa förutsättning för upphävande av den tillfälliga begränsningen av det statistiska underlaget. I den mån den ökade efterfrågan på statistisk information fyller berättigade intressen bör den såvitt möjligt tillgodoses. I detta sammanhang bör beaktas den allmänna servicefunktion, som bilregistreringen bör fylla för allmänheten, försäkringsbolagen m. fl.

De ökade anspråken på väl differentierad och innehållsrik fordonsstatistik torde delvis komma att täckas genom den utökning av registrerade data, som i andra sammanhang framkommer. De upplysningar, som kan förväntas tillkomma vid den föreslagna effektiva typbesiktningen av nya fordon liksom en effektivare kontroll av att äganderättsövergång anmäles kommer att tillföra bilregistret ytterligare värdefullt statistiskt underlag. Det torde emellertid finnas anledning överväga huruvida ej skäl föreligger att tillföra bilregistret ytterligare data för statistisk information. I synnerhet är det angeläget att trafiksäkerhetsforskningens behov av sådan information i görigaste mån tillgodoses. Uppgift om ägares folkbokföringsnummer skulle ge möjlighet till integration med statistiska centralbyråns befolkningsregister. Möjligheter skulle härjämte kunna öppnas till framtida integration med körkortsregister samt med uppgifter från polismyndigheter och försäkringsbolag angående trafikolyckor m. m. En ökad efterfrågan av statistisk information kan förväntas jämväl från de samhällsplanerande myndigheterna. I sådant hänseende har framförts önskemål om

bl. a. komplettering av bilregistrets hemortsangivelse med uppgifter för mindre region än kommun. Jämväl för militära ändamål torde en utbyggnad av det statistiska underlaget vara av värde liksom för näringslivet och den sociologiska forskningen. För en bedömning av de finansiella konsekvenserna av föreslagna kompletteringar är det emellertid i denna del särskilt angeläget att kostnadsberäkningar tillhandahålles.

## 1.2 Uppläggnings- och utredningsarbete

Den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian visar att en reform av fordonsregistreringen berör en mängd olika spörsmål och får verkningar på skilda områden. En del av dessa frågor har principiell betydelse, t. ex. utformningen av registreringsorganisationen samt registrets användning för olika kontrolländamål och för uppbörd av fordonsskatt. Andra spörsmål är beroende av ställningstagandet i principiella avseenden, såsom den författningsmässiga regleringen av registreringsverksamheten.

Utredningen har funnit att erforderliga förbättringar och rationaliseringar inom fordonsregistreringen bör ske genom att man tar i anspråk automatisk databehandling, ADB. Förberedelserna för och genomförandet av ett ADB-system är emellertid mycket tidskrävande. Bl. a. måste många detaljproblem av programmerings- och systemkaraktär m. m. lösas. Dessa är emellertid i sin tur beroende av ADB-systemets principiella utformning.

Med hänsyn till det anförda har utredningen funnit det nödvändigt att i ett principbetänkande redovisa sina förslag hur fordonsregistreringen bör utformas med ADB-tekniken som hjälpmedel. I principbetänkandet behandlar utredningen de grundläggande frågorna om registreringsorganisationen, registrets användning m. m. Syftet härmed är att ge statsmakterna ett tillräckligt underlag för beslut i den principiella frågan om och på vad sätt ADB-teknik bör användas inom fordonsregistreringen.

I ett senare betänkande kommer utredningen att redovisa registreringens organisation och utformning i dess detaljer. Ar-



betet därmed har redan påbörjats. Lösningen av dessa frågor påverkar inte ställningstagandet i de principiella delarna. Utredningen har emellertid funnit det lämpligt att i principbetänkandet framlägga vissa förslag beträffande frister för ansökningar och

anmälningar till registret och beträffande skyldigheten att anmäla äganderättsövergång. Dessa förslag bör enligt utredningens mening genomföras före omläggningen till en ny registreringsorganisation.

## 2.1 Historik

Den första förordningen om automobiltrafik tillkom 1906. Enligt denna fick bil inte tas i bruk utan att vara försedd med ett av länsstyrelse tilldelat igenkänningsmärke, på vilket bilens ordningsnummer skulle finnas angivet. Förordningen innehöll inte några bestämmelser om registrering av fordon. Sådana bestämmelser infördes första gången genom en förordning den 11 juni 1915. Där stadgades att bil skulle registreras hos länsstyrelsen i det län där dess ägare var mantalsskriven. Skälet till att registreringsbestämmelser infördes var att länsstyrelserna enligt den då tillkomna hästutskrivningslagen hade att som grund för viss uttagning upprätta rullor över bilarna i länet. I samband med att bestämmelserna om registrering infördes föreskrevs viss rapporterings-skyldighet för länsstyrelserna gentemot generalstaben i dess egenskap av central militär myndighet.

I förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 och i motorfordonsförordningarna 1923, 1930 och 1936 kompletterades efter hand registreringssystemet med de regler som blev nödvändiga på grund av det växande fordonsantalet. 1941 tillkom bestämmelser om det militära registret hos arméförvaltningen över fordon som tillhörde krigsmakten.

1942 års bilregisterutredning fann i sitt betänkande (SOU 1942: 24) att central

registrering av fordon var nödvändig från beredskapssynpunkt och som grundval för olika åtgärder i trafikreglerande syfte. Uppgifterna i centralregistret skulle enligt utredningen "i första hand användas såsom underlag för med maskinella hjälpmedel gjorda statistiska bearbetningar eller andra utredningar". Utredningen fann dock att länsregistren åtminstone tills vidare måste behållas av "hänsyn till länsstyrelsernas och polismyndigheternas ständigt återkommande behov av tillgång till uppgifterna i bilregistret och hänsyn även till att den allmänhet, som nu genom erläggande av registreringsavgifter utger mer än full ersättning för statsverkets av registreringsarbetet föranledda kostnader, icke förorsakas tidsspilan, besvär och utgifter mer än vad som är nödvändigt". Utredningen menade att det centrala bilregistret kunde tänkas förlagt antingen till det militära fordonsregistret eller till statistiska centralbyrån och förordade det senare alternativet. I betänkandet uttalades att man inte ville ta definitiv ställning till "huruvida i längden under mera stabila förhållanden än de nuvarande ett centralt register möjligen kan helt eller i viss omfattning ersätta länsregistren". Man antydde även möjligheten av en successiv överflyttning av arbetsuppgifter från länsregistren till centralregistret "i den mån erfarenheten ådagalagt behovet och lämpligheten därav". För att kontorstekniskt kunna tillgodose de krav som ställdes av en regist-

tering i såväl regional som central form drog utredningen upp riktlinjerna för det ståkorts-system med rapporter i form av kortkopior som används i länsregistren ännu i dag. Utredningens förslag genomfördes i princip fr. o. m. 1943.

Bestämmelser om uttagning av bl. a. motorfordon för vissa särskilt angivna beredskapsbehov infördes 1942. Registreringen av uttagna fordon sammanfördes organisatoriskt med det militära registret.

På grundval av 1944 års trafikförfattningssakkunnigas betänkande med förslag till vägtrafikförordning (SOU 1948: 34) tillkom 1951 ännu gällande vägtrafikförordning och vägtrafikkungörelse. Tillkomsten av dessa författningar innebar inga väsentliga ändringar i bestämmelserna om registrering.

Statens organisationsnämnd fick 1952 i uppdrag att göra en översyn av registreringssystemet. Nämnden avgav rapport häröver 1954. Den föreslog ingen principiell organisatorisk ändring och motiverade detta med att de av 1942 års bilregisterutredning redovisade synpunkterna angående central och regional registrering fortfarande var giltiga. Nämnden åberopade dessutom att uppgifter angående de registrerade fordonen i någon form måste vara tillgängliga hos länsstyrelserna för olika ändamål. Nämnden föreslog emellertid betydande förändringar i arbetsgången. Dessa innebar bl. a. att länsstyrelse dagligen skulle sända in ansöknings- och anmälningshandlingar till det centrala registret, där erforderliga hålkort och listor skulle produceras för länsstyrelser och biluttagningsmyndighet, att debitering och avräkning av fordonsskatt skulle ske centralt samt att inbetalning av sådan skatt skulle ske genom att debetsedeln gavs formen av ett inbetalningskort. Nämndens förslag blev inte genomfört.

Inom statistiska centralbyrån bildades 1959 en arbetsgrupp för rationalisering av bilregisterverksamheten. Till gruppen anslöts representanter för andra berörda myndigheter. Gruppen utgav i juli 1962 en promemoria med förslag till ADB-system för registrering och skatteuppbörd. Jämsides

med gruppens verksamhet pågick viss rationalisering vid det centrala bilregistret. Man övergick bl. a. från hålkortsbehandling till automatisk databehandling av registret, som placerades på magnetband. Samtidigt infördes mikrofilmning av kopiorna till besiktningssinstrumenten. Viss annan rationalisering och omfördelning av arbetet mellan centrala bilregistret och länsstyrelserna gjordes också. I samband med att en ny datamaskin anskaffats har nyligen ytterligare förenkling och effektivisering skett i det centrala registret.

Riksdagens revisorer gjorde 1964 en undersökning hos överståthållarämbetet och länsstyrelserna angående olika problem inom registreringsverksamheten. Resultatet av undersökningen visade att myndigheterna genomgående fann rådande förhållanden otillfredsställande och behovet av reformer stort. Sedan bilregisterutredningen tillsatts 1964 avstod revisorerna från att fullfölja sin undersökning men gjorde dock vissa uttalanden som främst rörde frågor angående uppbörden av fordonsskatt.

## 2.2 Gällande bestämmelser om bilregistrering m. m.

De grundläggande bestämmelserna om registrering av fordon finns i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — och *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743)* — VTK. Enligt 10 § 1 mom. VTF skall hos länsstyrelse föras bilregister och bilreservregister och hos myndighet, som Kungl Maj:t bestämmer, centralt bilregister. Enligt 36 § VTK skall centrala bilregistret föras hos statistiska centralbyrån. Fordon som är upptaget i bilregister kallas registrerat och fordon som är upptaget i bilreservregister kallas reservregistrerat. De hos länsstyrelserna förda registren benämns i det följande bilregistret och all registrering av fordon bilregistrering.

I VTF finns definitioner på olika fordonsslag. Man skiljer mellan motordrivna fordon och tillkopplade fordon. Motordrivna fordon är enligt 1 § 2 mom. VTF fordon

som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg. De motordrivna fordonen indelas i motorfordon, traktorer och motorredskap samt motorfordonen i sin tur i bilar och motorcyklar. Bilarna indelas i personbilar, bussar och lastbilar. De tillkopplade fordonen utgörs av släpfordon, efterfordon och sidvagnar. Släpfordonen kan vara antingen släpvagnar eller släpslädar.

Registreringsplikten omfattar enligt 10 § 2 mom. VTF motorfordon, traktorer, som är försedda med gummihjul eller band, och släpfordon. För släpfordon inträder registreringsplikt enligt vad som framgår av 11 § 1 mom. andra stycket VTF först då fordonet skall dras av bil. Motorfordon och registreringspliktig traktor får enligt 11 § 1 mom. första stycket VTF med vissa undantag tas i bruk endast om fordonet är registrerat och försett med skylt som visar fordonets registreringsnummer. Släpfordon får dras av bil endast om det är registrerat och försett med registreringsnummer. Om fordon brukas i strid mot bestämmelserna om registreringsplikt är fordonets ägare och även dess förare, om han känt till hindret, enligt 65 § 2 och 3 mom. VTF i princip förfallna till dagsböter.

Enligt 12 och 13 §§ VTF finns vissa möjligheter att bruka fordon utan hinder av bestämmelserna om registrering i 11 § VTF. Sålunda kan fordon brukas enligt interimslicens, som utfärdas av polismyndighet, eller saluvagnslicens, som utfärdas av länsstyrelse.

Som villkor för att ett fordon skall kunna tas upp i bilregister gäller enligt 10 § 4 mom. VTF att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan godkänts vid besiktning och i princip inte ändrats efter denna. Besiktningen kan utgöras av registreringsbesiktning enligt bestämmelserna i 14 § VTF. Om fordonet då godkänns utfärdar besiktningsmannen ett besiktningsinstrument. Besiktningskyldighet anses fullgjord också när fordon tagits upp i typintyg. Enligt bestämmelserna i 15 § VTF kan nämligen typintyg utfärdas på grundval av godkänd typbesiktning. Intyget har den verkan

att fordonet anses godkänt vid registreringsbesiktning den dag då intyget utfärdats. Vid omregistrering till annat län fordras inte att registreringsbesiktning skett eller typintyg utfärdats inom ett år. För reservregistrerat fordon kan den erforderliga besiktningen även utgöras av kontrollbesiktning enligt reglerna i 24 § VTF. I fråga om fordon som förvärvats från krigsmakten motsvaras enligt 2 § *kungörelsen den 31 augusti 1945 (nr 625, ändrad 1954: 639) med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärvas från krigsmakten*, besiktningsinstrumentet eller typintyget av utdrag ur det militära fordonsregistret.

Fordon skall enligt 16 § VTF registreras hos länsstyrelsen i det län där fordonet har sin hemort. Som sådan skall anses den ort där ägaren är mantalsskriven. I vissa fall skall emellertid hemorten anses vara den där fordonet företrädesvis brukas.

I 17 § VTF finns vissa bestämmelser angående ansökan om registrering. Skyldigheten att söka registrering åvilar fordonets ägare. Beträffande fordon som innehas på grund av avbetalningsköp skall enligt 1 § 8 mom. VTF vad som i förordningen stadgas om ägare av fordon i stället gälla innehavaren, trots att äganderätten ännu inte övergått på honom. Ansökan om registrering av motorfordon eller registreringspliktig traktor, som inte registrerats tidigare, skall i princip göras inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. För släpfordon som inte tidigare registrerats men som tagits i bruk enligt interimslicens är tidsfristen tre veckor från det fordonet tagits i bruk. Samma tidsfrist gäller för fordon som tidigare registrerats men avförts ur bilregistret och sedan tagits i bruk enligt interimslicens. Om fordon är registrerat i ett län och dess hemort flyttas till ett annat län skall i princip ny registrering sökas där inom tre veckor från det hemorten ändrats.

Enligt 17 § 4 mom. VTF skall ansökan om registrering ske skriftligen och innehålla uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt i förekomman-

de fall om fordonets tidigare registreringsnummer. Ansökan skall vara åtföljd av vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg, intyg om att fordonet inte undergått ändring i förhållande till uppgifterna i instrumentet eller intyget, bevis om trafikförsäkring när ansökan gäller trafikförsäkringspliktigt fordon samt stadgad registreringsavgift. Om interimslicens utfärdats för fordonet skall uppgift därjämte lämnas om datum för licensen, dess nummer och den myndighet som utfärdat den.

Trafikförsäkringsplikt föreligger enligt 1 § *lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon* för motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Med motorfordon avses i lagrummet även gummihjulsförsedda traktorer.

Enligt 1 § *förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt* föreligger skyldighet att erlägga sådan skatt för motorfordon och släpvagn som registrerats här i landet. Enligt 3 § *förordningen* inträder skatteplikt med den kalendermånad under vilken fordonet första gången införs i bilregister eller, om fordonet före registreringen tagits i bruk lika med registrerat fordon, från och med den kalendermånad under vilken det tagits i bruk. Enligt 5 § *kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) ang. uppbörd av automobilskatt m. m.* skall, när motorfordon eller släpvagn anmäls till registrering, den skatt betalas som belöper på tiden från skattepliktens inträdande till årets slut. Bevis om registrering får inte utlämnas förrän skatten betalats.

Enligt *förordningen den 23 november 1956 (nr 545) ang. omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall* skall sådan skatt erläggas för vissa motorfordon. I fråga om skattepliktiga fordon som införts till landet skall till grund för bestämmandet av skatten läggas en deklaration beträffande fordonet. I vissa undantagsfall skall denna deklaration, försedd med tullmyndighets påteckning om erlagt skattebelopp, fogas vid ansökan om registrering av fordonet.

Om de föreskrifter som meddelats för registreringsansökan inte iakttagits skall en-

ligt 20 § 1 mom. VTF registrering vägras. Så skall också ske om fordonet inte är i föreskrivet skick.

Enligt 18 § VTF skall anmälan göras till registret när ändring skett i vissa registrerade förhållanden. Sälunda skall anmälan ske när fordonet övergår till ny ägare utan att därför registrering skall ske i annat län. Skyldigheten att göra anmälan åvilar med visst undantag den nye ägaren. Överlåtaren har emellertid alltid rätt att anmäla överlåtelsen. Ägaren av registrerat fordon skall vidare göra anmälan till registret om registreringsbesiktning som företagits på grund av att fordonet ändrats, om ny trafikförsäkring samt om sådan ändring i fråga om fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress som inte eljest föranleder ansökan eller anmälan. Bestämmelserna gäller i tillämpliga delar även för reservregistrerade fordon. Anmälan skall alltid ske inom tre veckor från inträdet av det förhållande som anmälan skall avse eller från det anmälan eljest tidigast kan ske. Underlåtenhet att göra anmälan inom föreskriven tid straffas enligt 65 § 4 mom. VTF med böter, högst 500 kronor.

I 19 § VTF regleras anmälan för tillfällig och för definitiv avregistrering. Tillfällig avregistrering kan ske när fordon för viss tid eller tills vidare inte skall brukas. Anmälan för definitiv avregistrering skall ske när fordon förstörts eller med fordon eljest vidtagits sådan åtgärd att det kan antas att fordonet inte vidare kommer att brukas här i landet som registreringspliktigt fordon. I 20 § VTF finns bestämmelser om länsstyrelsernas verksamhet i anledning av sålunda gjorda anmälningar och om avregistrering av fordon i andra fall än då anmälan skett.

Om registreringsansökan godkänns skall fordonet införas i bilregistret. Närmare föreskrifter om förfarandet i samband härmed finns i 30 och 31 §§ VTK. Enligt dessa bestämmelser skall bl. a. sökanden erhålla ett exemplar av besiktningsinstrumentet eller typintyget med bevis om registreringen och uppgift om det registreringsnummer som tilldelats fordonet. Vid behov kan duplett av besiktningsinstrument eller typin-

tyg utfärdas enligt reglerna i 20 § 6 mom. VTF.

I 30—33 §§ VTK finns detaljerade bestämmelser om arbetet vid bilregistret. Det besiktningsinstrument eller typintyg som inges i samband med registreringsansökan förvaras i original vid registret och bildar fordonets registerkort. Korten är ordnade i särskilda grupper för personbilar, bussar, lastbilar, motorcyklar, traktorer och släpfordon. Inom varje grupp ordnas korten i löpande följd efter registreringsnummer. Enligt 34 och 35 §§ VTK förs bilreservregistret efter samma principer.

Närmare bestämmelser om centrala bilregistret finns i 36—38 §§ VTK. Detta får kontinuerligt uppgifter från länsstyrelserna om registreringar och om ändringar i vissa av de registrerade förhållandena. Dessa uppgifter överförs på magnetband och bearbetas i datamaskin, ordnade efter fordonsslag och länsvis efter registreringsnummer.

Vid arméförvaltningens biluttagningssektion — i det följande kallad biluttagningsmyndigheten — förs ett register över samtliga fordon som tillhör krigsmakten och ett register över de motordrivna fordon som enligt gällande bestämmelser uttagits för militära och civila beredskapsbehov. Uppgifterna till sistnämnda register erhålls genom att de meddelanden som länsstyrelserna sänder till centrala bilregistret först passerar biluttagningsmyndigheten. Hos denna verkställs granskning från uttagningssynpunkt.

Särskilda register för vissa beredskapsändamål finns även på länsplanet. Sålunda skall för varje län uppläggas ett transportberedskapsregister för länsstyrelsens transportberedskap. Detta skall uppta för civil transportverksamhet i krig disponibla personbilar i yrkesmässig trafik samt vissa lastbilar och släpfordon. Uppgifterna erhålls i huvudsak från bilregistret.

## 2.3 Arbetet vid bilregistret

### 2.3.1 Ansökningar om nyregistrering

I bilregistrets expedition för allmänheten lämnar sökande in registreringsansökan på

särskild blankett, besiktningsinstrument eller typintyg i tre exemplar och trafikförsäkringsbevis i två exemplar. Mottagaren ankomststämplar ansökan och kontrollerar att handlingarna är fullständiga och i övrigt i riktigt skick. Eventuell interimslicens som sänts till länsstyrelsen söks fram och biläggs handlingarna. Fordonsskatt och registreringsavgift beräknas samt registreringsnummer tilldelas. Anteckning härav sker på ansökan och i förekommande fall på interimslicens.

Länsstyrelsens kassör tar emot skatt och avgift från sökanden och lämnar denne ett kassajournalkvitto. Betalningen noteras på ansökan. Skattekvitto skrivs ut, stämplas med datum, debiteringsförrättarens namn och eventuell drivmedelskod samt lämnas till sökanden. Uppbördslängd förs med genomskrift från skattekvittot.

En del länsstyrelser kompletterar omedelbart besiktningsinstrumentet med uppgifter om tilldelat registreringsnummer och datum för registreringen, varpå den del som utgör registreringsbevis lämnas till sökanden. Andra länsstyrelser tillställer sökanden beviset med post, åtminstone om han inte särskilt begär brådskande handläggning. Man utgår från att polisen vid kontroll skall godta att ett tämligen nytt kassajournalkvitto företes i stället för registreringsbevis.

Ingivna handlingar överlämnas därpå till andra tjänstemän för komplettering. Uppgifter om årsskatt och tecknad trafikförsäkring noteras på den del av besiktningsinstrumentet som skall utgöra länsstyrelsens registerkort. Trafikförsäkringsbevis kompletteras med registreringsnummer. Debiteringsförrättaren kontrollerar gjorda debiteringar.

Kopia av besiktningsinstrument expedieras till biluttagningsmyndigheten. Beträffande brännolja- eller gasolldrivna fordon lämnas vissa uppgifter till kontrollstyrelsen. Ett exemplar av trafikförsäkringsbeviset överlämnas till försäkringsbolaget och ett exemplar av eventuell interimslicens återsänds till vederbörande polismyndighet. Bilregistrets exemplar av instrument eller typintyg sorteras in som registerkort. Det andra exemplet av trafikförsäkringsbeviset sor-

teras vid några länsstyrelser in i ett särskilt försäkringsregister. Vid andra förvaras bevisen i viss tidsordning eller utan något särskilt system. Övriga handlingar arkiveras. Ofta finns särskilda befattningshavare avdelade för arbetet med kortregistret och med försäkringsärendena.

I princip följs samma rutin vid postansökningar om registrering. Den förberedande behandlingen av postärenden åligger ofta särskilda tjänstemän.

Vid återregistrering från bilreservregistret, vid registrering av fordon från annat län och vid anmälan om verkställd registreringsbesiktning enligt 10 § 5 mom. VTF följs i tillämpliga delar samma rutin som vid nyregistrering. Vid återregistrering tas registerkortet fram ur reservregistret och påförs uppgifter om återregistrering, skatt och försäkring. Ändringsmeddelande skrivs i nödvändigt antal exemplar och sänds till centrala bilregistret, biluttagningsmyndigheten och eventuellt kontrollstyrelsen. Vid omregistrering från annat län skrivs ett helt nytt besiktningsinstrument med ledning av sökandens registreringsbevis, varvid en extra kopia som underrättelse om registreringen skickas till länsstyrelsen i det län, varifrån fordonet kommer. På instrumentet noteras att gällande skattekvitto uppvisats av sökanden. Vid anmälan om verkställd registreringsbesiktning kan det bli aktuellt med tilläggsbetalning av skatt, varvid det gamla skattekvittot byts mot ett nytt, eller med restitution av sådan skatt.

### 2.3.2 Anmälningar m. m. till registret

Anmälan för tillfällig avregistrering görs på en därför avsedd blankett och åtföljs vanligen av en ansökan om restitution av fordonsskatt. Skattekvitto skall därvid bifogas. Efter behandling av ansökan noteras datum för avregistreringen på registerkortet. Ändringsmeddelanden sänds till berörda myndigheter. Ansökan om restitution av skatt granskas av debiteringsförrättaren. Beslutet om restitution överlämnas till landskontoret för utbetalning. Registerkortet sorteras in i reservregistret.

Anmälan om definitiv avregistrering behandlas på likartat sätt. Registerkortet placeras i avgångsregister. Det lediga registreringsnumret noteras på lämpligt sätt för att senare kunna tilldelas annat fordon.

Meddelande om att fordon blivit registrerat i annat län kommer i form av en kopia av det nya besiktningsinstrumentet. På det egna registerkortet noteras datum för den nya registreringen, det län där denna skett och det nya registreringsnumret. Registerkortet placeras i avgångsregister och det lediga numret noteras. Om körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning gäller för fordonet sänds meddelande därom omedelbart till länsstyrelsen i det län där den nya registreringen skett.

Andra anmälningar från fordonsägare som föranleder notering i registret och utskrift av ändringsmeddelanden gäller äganderättsövergång, ny försäkring samt ändring av ägarens namn, hemvist eller postadress eller av fordonets hemort inom länet. Vid äganderättsanmälan underrättas den nye ägaren omedelbart om gällande körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning.

Meddelande om körförbud eller om föreläggande om kontrollbesiktning liksom om att körförbud eller föreläggande upphört att gälla antecknas i registret. Med hjälp av ryttarmarkering på registerkortet övervakas att rapportering av körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning sker till ny ägare eller till annan länsstyrelse.

Anmälningar om äganderättsövergång från överlåtare av fordon förvaras i datumföljd. Efter tre veckor undersöks om ny ägare har anmälts eller avregistrering skett. Är så inte fallet överlämnas ärendet till polismyndighet för utredning. Vid flera länsstyrelser söker man dessförinnan kontakt med den uppgivne förvärvaren och påminner om hans anmälningsplikt.

Avanmälningar av trafikförsäkring inkommer i två exemplar från försäkringsbolagen. Vid en del länsstyrelser används det ena exemplaret som diariekort på vilket vidtagna åtgärder noteras. Vid andra länsstyrelser sker motsvarande noteringar på registerkort. Avanmälan kontrolleras mot

registret. Om erforderlig ny försäkring inte har tecknats placeras anmälan i datumordning i ett bevakningsregister. Efter viss tid undersöks ånyo i registret om fordonet avregistrerats eller ny försäkring tecknats. Om så inte skett överlämnas ärendet till polismyndighet för utredning. Även i detta fall gör en del länsstyrelser dessförinnan egna undersökningar.

### 2.3.3 Uppbörd av fordonsskatt

Ordinarie uppbörd av fordonsskatt sker under tiden fr. o. m. den 10 februari eller den tidigare dag, då avi om postförskottsfrändelse avseende skatt tillställs den skattskyldige, t. o. m. den 4 mars.

Postförskottshandlingar för uppbörd börjar utskrivas strax efter årsskiftet. På handlingarna antecknas den skattskyldiges namn och adress, skattebeloppet och debiteringsförrättarens namn. Därpå skrivs förteckning i två exemplar och sammandrag. Kontrolläsning sker. Omkring den 1 februari överlämnas handlingarna till postverket. Länsstyrelsernas arbete med fordonsskatteuppbörden sker ofta under medverkan av tillfälligt anställd personal. Senast den 15 april skall postverket till länsstyrelserna återlämna oinlösta skattekvitton jämte förteckning över inlösta och inte inlösta kvitton. På förteckningen noteras den skatt, som betalas direkt till länsstyrelsen, jämte de anstånd och avkortningar beträffande skatt som länsstyrelsen medgett. Restlängder utskrivas för indrivningsmyndigheterna och restföring noteras på registerkort. Restlängder och inte inlösta skattekvitton, vilka datumstämplas, överlämnas genom landskontoret till indrivningsmyndigheterna. Uppbördshandlingarna överlämnas till landskontoret, varifrån de sänds vidare till riksrevisionsverket. Indrivningsmyndigheterna återsänder senare till länsstyrelsen förteckningar över indrivna fordonsskattebelopp.

Uppbördslängd över tillfällig uppbörd förs dagligen och redovisas månadsvis till landskontoret.

Särskilt skattekvitto utfärdas vid betalning av skatt direkt till länsstyrelsen före

upprättandet av restlängd och vid delbetalning i rätt tid från den som erhållit anstånd med att erlägga skatten. Sådant kvitto utfärdas också vid betalning genom postgiro.

Ansökan om skattebefrielse för vanföra personer enligt 2 § automobilskatteförordningen görs i allmänhet på särskild blankett. Uppgifterna i ansökan kontrolleras i registret. Särskild resolution utfärdas och tillställs sökanden och beslutet antecknas på registerkortet. De som fått sådan skattebefrielse har också rätt till drivmedelsbidrag. Ansökan härom görs årsvis i efterskott. Från registerkortet inhämtas nödvändiga uppgifter som noteras på ansökan. Beslutet antecknas på ansökan och hos vissa länsstyrelser även på registerkortet. Utbetalning sker genom landskontoret.

### 2.3.4 Övriga arbetsuppgifter

Interimslicenser som inte motsvaras av gjorda registreringsansökningar granskas med lämpliga mellanrum. Har giltighetstiden för licens löpt ut tillskrivs fordonsägaren. Vid behov överlämnas ärendet till polismyndighet för vidare utredning.

Andra kontakter med polismyndighet föränleds av efterlysningar av fordon varom anteckning sker i registret. En stor mängd upplysningar lämnas för polisens och andra myndigheters räkning. I de flesta fall är det fråga om undersökning av fordons registreringsförhållanden. Till bl. a. åklagarmyndigheter överlämnas på begäran utdrag ur registret.

Ansökan om duplett av besiktningsinstrument eller typintyg skall åtföljas av en särskild försäkran om att originalhandlingen förkommit eller blivit oanvändbar. Den nya handlingen stämplas "duplett". Notering sker i registret om att duppletthandling blivit utfärdad. Avskrift av instrument eller typintyg förses med anteckning om att den inte får användas som duplett. Liknande regler gäller om nytt skattekvitto behövs.

I 13 § VTF finns som nämnts regler om fordons brukande enligt saluvagnslicens. Ansökningar om sådana licenser granskas ofta av personal från bilregistret. Särskild



förteckning förs över beviljade licenser. Saluvagnsskyltar lämnas ut. Skatt och skyltavgifter uppbärs dels då licensen beviljas och dels årligen i december. Bevis om licensinnehavarens trafikförsäkring vidarebefordras till vederbörande försäkringsbolag.

Från biluttagningsmyndigheten inkommer bl. a. listor över fordon som uttagits eller befriats från uttagning. Dessa handlingar föranleder markering på registerkortet. Det förekommer att denna åtgärd utförs av länsstyrelsens allmänna beredskapsdetalj. För beredskapsdetaljens transportberedskapsregister upprättas registerkort över vissa fordon. Detta arbete utförs i en del fall av personalen på bilregistret och i andra fall av beredskapsdetaljen.

Telefonservice åt allmänhet, bilfirmor, försäkringsbolag och myndigheter ombesörjs i regel av särskilda befattningshavare.

Vid bilregistret förekommer även uppgifter av mera allmän karaktär såsom framställning av statistik, felsökningsarbete och korrespondens med myndigheter, företag och andra.

### 2.3.5 Bilregistrets organisation och arbetsbelastning

Utredningen har inhämtat en del uppgifter angående storleken av den personal som är sysselsatt med registreringsarbete och angående arbetsbelastningen vid bilregistret. De uppgifter härom som redovisas i det följande grundar sig främst på de svar som länsstyrelserna lämnat till utredningen i anledning av ett frågeformulär den 21 maj 1965. Det bör understrykas att länsstyrelsernas beräkningar i betydande omfattning grundar sig på uppskattningar.

Organisatoriskt utgör bilregistret en särskild arbetsenhet inom planeringssektionen på landskansliet. Den direkta arbetsledningen vid registret utövas oftast av en föreståndare. Denne är vid mer än hälften av länsstyrelserna kontorsskrivare. Vid en del länsstyrelser, särskilt de större, är föreståndaren tjänsteman i landskanslistkarriären. Det är inte ovanligt att föreståndaren är fö-

redragande även i annat än bilregisterärenden och att det löpande registerarbetet leds av en tjänsteman som är underställd föreståndaren.

Utom föreståndaren består bilregistrets personal vid de mindre länsstyrelserna av kansliskrivare och kontorsbiträden/kontorister. Vid de större länsstyrelserna finns även kontorsskrivare och landskanslistor. Personalen är ofta fördelad på ett antal arbetsdetaljer eller arbetsgrupper. Indelningen varierar avsevärt mellan de olika länen. Enligt vad som framgår av länsstyrelsernas petita 1967 sysselsätts totalt drygt 580 fast eller tillfälligt anställda tjänstemän med arbete i bilregistret. Däri ingår inte kassörer och annan kassapersonal från landskontoren. I avrundade tal sysselsätts ungefär 5 % med föreståndargöromål, 9 % med expeditionella göromål, 10 % med postärenden, 8 % med försäkringsärenden, 9 % med skatteärenden och skatteutredningar, 4 % med andra utredningar, 32 % med skrivarbete för själva registerföringen, 15 % med telefontjänst och 8 % med andra uppgifter. Kassörer och kassabiträden vid landskontoren sysselsätts med arbetsuppgifter avseende bilregistreringen under en tid som motsvarar 16 resp. 10 heltidsarbetande tjänstemäns.

Det är synnerligen vanligt att allmänheten besöker registreringsmyndigheterna inte bara för att lämna in ansökningar om registrering utan även för att göra anmälningar eller för andra ändamål. Antalet besök varierar mellan olika län från några få till ungefär 450 per dag. I genomsnitt är antalet besök per dag 72.

Bilhandeln svarar för en stor del av de dagliga registreringsärendena i varje län, nämligen från några tiotal upp till cirka 600. Genomsnittet är ungefär 190.

Utredningen har fått vissa uppgifter från länsstyrelserna angående den tid som genomsnittligt åtgår från det kompletta handlingar inkommit per post till dess registreringsbevis och skattekvitto postats till sökanden eller ändring noterats i registret. Dessa tider, som varierar avsevärt mellan olika län, är för ansökan om ny registrering en dag till fyra veckor, för ansökan om

registrering i annat län två dagar till en månad, för anmälan om avregistrering en dag till två månader, för äganderättsanmälan två dagar till en månad och för anmälan om annan ändring i registrerat förhållande en dag till en månad. Mellan 12 och 75 % av alla ansökningar och anmälningar föranleder komplettering. I genomsnitt är 37 % av hela antalet ärenden i behov av komplettering. Denna sker huvudsakligen per post.

Länsstyrelserna får i viss utsträckning besök av personer som själva önskar inhämta upplysningar ur bilregistret. Antalet sådana besök varierar avsevärt mellan olika länsstyrelser.

Antalet telefonförfrågningar per dag från allmänheten uppgår till mellan 50 och 1 200. Genomsnittsantalet är 268. Av samtalen kommer ungefär 29 % från allmänheten, 23 % från bilhandeln, 24 % från försäkringsbolagen, 19 % från polisen och 5 % från olika andra myndigheter. Förfrågningarna gäller praktiskt taget alla förekommande ägar- och fordonsdata. Allmänhetens frågor rör dessutom i stor utsträckning registreringsförfarandet. Frågorna från bilhandeln gäller ofta ägarförhållanden och identifikationsdata samt från försäkringsbolagen väsentligen försäkringsförhållanden. Polisens frågor slutligen rör förutom tidigare nämnda förhållanden ofta även data för fordon, såsom längd och bredd etc. Telefonförfrågningar besvaras oftast omgående utan särskilt efterforskningsarbete. Förfrågningar per post, vilka inte kräver särskilt ingående utredningsarbete, besvaras inom 14 dagar. Beställda avskrifter, dupletter och utdrag ur registret expedieras inom en till åtta dagar.

Vid den företagna undersökningen hos länsstyrelserna har försök gjorts att uppskatta det årliga antalet av vissa förekommande ärenden. Enligt denna uppskattning uppgick antalet äganderättsanmälningar från överlåtare till 132 000, antalet interimslicenser till 244 000, antalet utsända skattepostförskott till 1 970 000, antalet återkomna oinlösta skattekvitton till 150 000, antalet ärenden som förts på restlängd till 58 000, antalet anstånd med erläggande av fordons-

skatt till 27 000 och antalet avanmälningar av trafikförsäkringar till 1 102 000.

Till de mest betydelsefulla grupperna av ärenden hör nyregistreringar och äganderättsanmälningar från förvärvare av fordon. Enligt AB Bilstatistik nyregistrerades 1965 cirka 295 000 bilar och 1966 cirka 226 000. Tillgängliga beräkningar visar att antalet äganderättsanmälningar från förvärvare år 1964 uppgick till ungefär 900 000 och antalet anmälningar om ny adress till ungefär 220 000.

Utredningen har även gjort en undersökning av det sätt på vilket beslut fattas i ärenden angående bilregistrering. Vanligen bär registerföreståndaren ansvaret för dessa beslut. Ibland sker detta i praktiken på det sättet att föreståndaren vid arbetsdagens slut ser igenom samtliga de registerkort som berörs av ändringar. Ofta förekommer delegering av viss beslutanderätt till tjänsteman som är underställd föreståndaren. Det är sålunda inte ovanligt att särskild tjänsteman inom registret förordnas till debiteringsförrättare enligt 1 § kungörelsen ang. uppbörd av automobilskatt m. m. Å andra sidan avgörs regelmässigt vissa ärenden av tjänsteman inom landskansliet som är överordnad föreståndaren för registret, antingen som enmansärende eller efter föredragning. De ärenden som sålunda högre tjänsteman än registerföreståndaren avgör är tämligen fåtaliga och rör särskilt föreläggande och utdömande av vite, godkännande av person som bärare av ägares ansvar enligt 70 § 3 mom. VTF och rättelser av debitering. Dessutom förekommer det att särskilt svårbedömda ärenden hänskjuts till avgörande av sådan högre tjänsteman.

## 2.4 Bilregistreringen i några andra länder

### 2.4.1 Inledning

I de flesta länder är registrering av motorfordon obligatorisk och fordon skall vara försedda med skyltar som utvisar registreringsbeteckningen. Organisationen av registreringen är olika uppbyggd i skilda länder. Detta gäller bl. a. i fråga om de tekniska

hjälpmedel som används. I flera länder används ADB-teknik för registerföringen. Så är fallet i t. ex. Belgien, Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland och i flera delstater i Förenta Staterna. Andra länder, såsom Frankrike, använder ADB-teknik i vissa registreringsdistrikt. I en del av de länder, där registerföringen inte är mekaniserad eller där ADB-teknik används bara i begränsad omfattning, överväger man att helt övergå till modern teknik. Så är fallet i Nederländerna, Norge och Storbritannien.

Bilregistreringen kan åvila lokala, regionala eller centrala myndigheter. I Storbritannien sker registreringen hos lokala myndigheter, i Frankrike hos regionala myndigheter (departement) och i Belgien och Nederländerna i ett centralt landsomfattande register. I en del länder, såsom Norge, Förbundsrepubliken Tyskland och Frankrike, finns såväl lokala register som ett centralt register.

Färg och utseende på registreringsskyltarna varierar från land till land. Detsamma gäller de principer som ligger till grund för registreringsbeteckningen. I en del länder, såsom Norge, Frankrike och Förbundsrepubliken Tyskland, kan man av registreringsbeteckningen utläsa i vilket distrikt fordonet är registrerat. I Belgien, Danmark och Nederländerna saknar registreringsbeteckningarna lokal anknytning. I Storbritannien visar registreringsskylten var fordonet först registrerats men däremot inte var det för tillfället är registrerat, eftersom skylten inte byts när fordonsägaren byter hemort.

I det följande lämnas en översiktlig redogörelse för bilregistreringen i några olika länder. Intresset koncentreras därvid till de bestämmelser som gäller för de privatägda personbilarna. Uppgifterna grundar sig i huvudsak på upplysningar som inhämtats under loppet av 1966.

#### 2.4.2 Danmark

Landet är indelat i 86 registreringsdistrikt. Dessa sammanfaller till stor del med polisdistrikten men är ibland mindre. I vart och

ett av registreringsdistrikten finns ett motorkontor. Vid detta handläggs körkortsärenden och ärenden angående registrering av fordon. I Köpenhamn finns "Centralregistret for motorkøretøjer". Meningen är att centralregistret efter hand skall överta den hittillsvarande lokala registreringen av fordon. Centraliseringen väntas vara genomförd 1968. För den centrala registerföringen används datamaskin. Centralregistret är underställt rikspolischefen men arbetar i praktiken mycket självständigt. De lokala motorkontoren är på motsvarande sätt underställda polismästarna. Centralregistret har direktivrätt gentemot motorkontoren.

När registrering skall ske av ett fordon i det centraliserade registreringssystemet har sökanden att fylla i en särskild ansökningsblankett. Ansökan kan lämnas in vid valfritt motorkontor. Sökanden skall infinna sig personligen. Till ansökan skall fogas intyg om typgodkännande eller godkännande vid särskild besiktning, intyg angående erlagd omsättningsavgift och bevis om gällande trafikförsäkring.

Motorkontoret tilldelar fordonet registreringsbeteckning och lämnar mot särskild avgift ut registreringsskyltar. Vidare utfärdas på kontoret en interimistisk, s. k. midlertidig, registreringsattest i form av en genomslagskopia av ansökan. Attesten gäller tills definitivt registreringsattest erhållits, dock högst en månad.

Motorkontoret sänder dagligen de inkomna registreringshandlingarna till centralregistret. Där sker kodning och stansning av den inkomna informationen i hålkort. Dessa överlämnas till datacentralen, som med datamaskin överför informationen till magnetband. I fortsatta maskinkörningar framställs bl. a. definitivt registreringsattest, skatteinbetalningskort och meddelanden till försäkringsbolag, militär uttagningsmyndighet m. m.

De datamaskinproducerade handlingarna överlämnas till centralregistret. Där granskas de och vidarebefordras till vederbörande adressater.

När fordonsskatten betalats med hjälp av det utsända inbetalningskortet överlämnas

detta till datacentralen för avstämning och notering i det maskinella registret. Den fortsatta skattedebiteringen sker fortlöpande från magnetbandsregistret. Om skatten inte betalas framställs en påminnelse som sänds till den skattskyldige. Leder denna inte till resultat sänds ett meddelande till polismyndigheten med begäran om att resterande skatt skall indrivas och registreringsskyltarna eventuellt avlägsnas från fordonet.

Vissa fordon skall underkastas periodisk kontrollbesiktning. Om fordon inte inställs till besiktning i rätt tid framställs i det centrala registret en påminnelse som sänds till fordonsägaren. Om påminnelsen inte ger resultat skickas en anmaning till vederbörande polismyndighet att avlägsna fordonets registreringsskyltar. Skyltarna skall avlägsnas även när fordon beläggs med körförbud.

Om ett registrerat fordon övergår till ny ägare eller brukare skall denne inom 14 dagar göra anmälan därom till valfritt motorkontor. I centralregistret framställs sedan ett meddelande om ändringen, vilket sänds till den tidigare registrerade ägaren eller brukaren.

Registreringsskyltarna är standardiserade och ett enda företag har tillverkningsrätten. Skyltarna skall återlämnas vid avregistrering av fordonet. Registreringsbeteckningen bildas av två bokstäver, följda av upp till fem siffror, och den följer alltid fordonet, oavsett ägarbyte eller ägarens flyttning till ny ort.

Tillverkare av fordon samt bilhandlare och bilverkstäder kan erhålla s. k. faste prøveskilte. De utlämnas för längre tid och registreras centralt. Möjlighet finns vidare att mot särskild avgift erhålla s. k. løse prøveskilte. Dessa är avsedda att möjliggöra körning t. ex. med oregistrerat fordon till besiktningsman eller med fordon, vars skylt har gått förlorad. Avgiften för sådana skyltar omfattar även trafikförsäkring, som i dessa fall tecknas genom motorkontorets försorg.

Fjärrskrivare kommer att finnas i varje polisdistrikt och överföringslinjerna skall vara direkt inkopplade i datacentralens maskin, s. k. on-line-förbindelse. Härigenom

kan polis och motorkontor omedelbart få upplysningar ur registret. Allmänheten tillåts i regel inte ställa annat än skriftliga frågor.

#### 2.4.3 Finland

Enligt de nya bestämmelser som trätt i kraft den 1 januari 1966 skall registreringen av motorfordon omhänderhas av bilregistercentralen i Helsingfors i stället för som tidigare av länsstyrelserna. Centralen lyder under ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena. För registerföringen används datamaskin.

När ett fordon skall registreras har ägaren att göra registeranmälan. Denna ställs till bilregistercentralen men inges till polismyndigheten på fordonets hemort. Vid anmälan skall fogas av två personer bestyrkt överlåtelsehandling beträffande fordonet, besiktningsinstrument eller typbesiktningsintyg, bevis om gällande trafikförsäkring och vissa andra handlingar. Polismyndigheten tillser att anmälan är "sakenlig". Om den är bristfällig återlämnas den omedelbart. I annat fall vidarebefordrar polismyndigheten genast anmälan till bilregistercentralen. Polismyndigheten lämnar fordonets ägare igenkänningsmärken, dvs. registreringsskyltar, interimsintyg, som berättigar till interimistiskt bruk av fordonet, och ett särskilt kontrollmärke. Vid bilregistercentralen sker granskning av de inkomna handlingarna. Om äganderätten till fordonet är utredd och detta är vederbörligen trafikförsäkrat samt övrig utredning tillfredsställande skall fordonet registreras. Informationen i de inkomna handlingarna stansas på hålkort som sedan behandlas i datamaskin. Registreringen av ett fordon sker från den dag då detta tagits i bruk. Som sådan anses den dag då registeranmälan inkommit till myndighet. För varje fordon som registreras skall utges ett registerutdrag. Detta skickas till ägaren per post, vanligen mot postförskott som avser skatter och avgifter. Skyldighet föreligger att lösa ut försändelsen. Innan fordonet anmäls för registrering och för-

setts med igenkänningsmärken får det i princip inte användas i trafik.

De fordon som är intagna i registret skall i regel undergå s. k. efterbesiktning varje år. Vid denna kontrollerar besiktningsmannen fordonets skick och undersöker om anteckningarna i registerutdraget är riktiga och om försäkringspremie betalats. Efter sådan besiktning fäster besiktningsmannen ett kontrollmärke på insidan av vindrutan eller beträffande släpvagnar på det bakre igenkänningsmärket. Vidare gör besiktningsmannen anteckning om efterbesiktningen i registerutdraget och sänder meddelande till bilregistercentralen.

För ny personbil som registrerats för privatbruk skall ägare före utgången av oktober månad året efter det då den tagits i bruk göra s. k. bruksanmälan. Vid denna, som inges till polismyndighet på bilens hemort, skall ägare foga registerutdrag och bevis om att trafikförsäkringspremie erlagts. Polismyndigheten lämnar därefter ut kontrollmärke för fordonet, gör anteckning i registerutdraget samt sänder underrättelse till bilregistercentralen. Bruksanmälan behöver inte göras om bilen under året besiktigats och försetts med kontrollmärke.

Om registrerat fordon övergår till ny ägare skall före ägaren överlämna fordonets igenkänningsmärken och registerutdrag till nye ägaren. Denne skall därefter inom en månad från äganderättens övergång göra anmälan till bilregistercentralen genom förmedling av polismyndighet. Anmälan till centralen skall ske även beträffande ändringar i vissa andra registrerade förhållanden. Om fordonets hemort ändras till annat län skall anmälan ske till bilregistercentralen genom förmedling av polismyndigheten på fordonets nya hemort. Anteckning skall göras i registerutdraget och fordonet skall erhålla nya igenkänningsmärken. Nya sådana får inte utlämnas förrän de gamla återställts.

Om registerutdrag överlämnats till polismyndighet t. ex. i samband med en anmälan skall myndigheten, om fordonet i övrigt får brukas, utfärda ett s. k. interimskvitto som interimistiskt motsvarar registerutdra-

get. Detta utdrag eller det tidigare nämnda interimistiska beviset eller också utfärdat interimskvitto skall medföras vid färd med fordonet.

Om registrerat fordon förstörts eller av annan orsak inte används vidare skall ägare inom viss tid återställa fordonets igenkänningsmärken och göra anmälan för fordonets avregistrering.

Har fordons kontrollmärke eller igenkänningsmärken skadats eller gått förlorade kan ägaren få nya märken genom förmedling av polismyndighet. Beträffande förlorade eller skadade igenkänningsmärken kan anteckning göras i registerutdraget och denna anteckning berättigar fordonsägaren att använda av honom själv anskaffade sådana märken till dess han fått nya från myndigheten. Tillverkningen av kontrollmärken och igenkänningsmärken ombesörjs av bilregistercentralen.

Registreringsbeteckningarna är sammansatta av högst tre bokstäver, varav en visar det län där fordonet har sin hemort, jämte högst tre siffror.

I vissa fall får fordon framföras utan att vara registrerat. Så är t. ex. fallet om fordonet är försett med s. k. provnummerskyltar. Länsstyrelse har rätt att lämna ut sådana skyltar till bilhandlare, biltillverkare och bilverkstäder. Sådana skyltar motsvarar i stort de svenska saluvagnsskyltarna. Vidare får polismyndighet lämna ut sådana skyltar till andra fordonsägare i fall av behov, t. ex. för körning till besiktningsman. Polismyndigheten bestämmer då hur lång tid dessa skyltar får användas. Tiden bör inte utan särskild anledning vara längre än sju dagar.

Polismyndigheten i Helsingfors har möjlighet att verkställa interimistisk registrering av fordon som inte är registrerade och som skall utföras ur landet.

Inbetalning av fordonsskatt sker på grundval av en skattsedel som sänds till fordonsägarna från bilregistercentralen.

Slutligen kan nämnas att länsstyrelserna, om inte undantag medges, skall föra kortregister över fordon inom länets område. Även polismyndigheterna och besiktnings-

männen skall föra kortregister över fordon med hemort inom deras tjänstedistrikt. Materialet till dessa register kommer från bilregistercentralen.

#### 2.4.4 Norge

Fordonsregistreringen handhades ursprungligen av polismyndigheterna, men 1960 påbörjade man en etappvis överföring av registreringsarbetet till Statens bilsakkyndige. Landet är indelat i ungefär 40 registreringsdistrikt. Bilsakkyndige lyder under vägchefer och dessa är underställda det centrala Vegdirektoratet inom Samferdselsdepartementet. Hos bilsakkyndige finns register bestående av manuellt upprättade kort och hos vegdirektoratet finns manuellt register och hålkortsregister. Vegdirektoratet leder och utfärdar anvisningar för hela registreringsarbetet.

Vid förstagångsregistrering av fordon fyller sökanden i en särskild ansökningsblankett. Han skall där lämna vissa uppgifter om sig själv och om fordonet. Om ansökan gäller ett typbesiktigat fordon skall fabrikanter eller importören på ansökan intyga att fordonet överensstämmer med typfordonet. På ansökan skall vidare försäljaren intyga att fordonet är nytt och författningsenligt utrustat och tullverket att vederbörlig förtullning ägt rum. Ansökan skall vara åtföljd av bevis om gällande trafikförsäkring. Handlingarna lämnas till bilsakkyndige i hemortsdistriktet. Myndigheten kontrollerar ansökan, tilldelar och antecknar registreringsbeteckning samt kompletterar ansökan med vissa uppgifter. Inlämnat trafikförsäkringsbevis kontrolleras och myndigheten gör även en markering för fordon som skall undantas från militär uttagning. Uppgifterna i ansökan förs sedan över till ett vagnkort. Med genomslag framställs samtidigt en rapport till centralregistret. Vidare skrivs en rekvisition av skyltar. Rekvisitionen och vagnkortet lämnas till sökanden eller sänds till honom per post. Registreringsskyltarna tillverkas hos tre eller fyra fabrikanter. Fordonsägaren kan mot avlämnande av rekvisitionen erhålla skyltar hos registreringsmyndigheten,

hos någon skyltfabrikantens filial eller hos bilförsäljare. Den som lämnar ut skyltarna hjälper även till med att anbringa dem på fordonet. Detta är sedan körklart. Vagnkortet skall medföras vid färd.

Om fordon inte är typgodkänt skall det besiktigas före registreringen. Denna besiktning sker hos bilsakkyndige och ingår därför som ett led i registreringsrutinen.

Bilsakkyndige sorterar in ansökan som registerkort i sitt manuella register och sänder kopian av vagnkortet till centralregistret. Där stansas informationen på två hålkort. Det ena är ägarkort och det andra tekniskt kort. Kopian sorterar in i ett manuellt upplysningsregister. Med hjälp av ägarkortet framställs inbetalningshålkort avseende fordonsskatt. Därefter sorterar ägarkort och tekniskt kort in i ett hålkortsregister som används för olika maskinella bearbetningar.

Vid ägarbyte skall överlåtaren och förvärvaren fylla i en gemensam anmälningsblankett med namn, adresser och fordonens identifikationsdata. Anmälan lämnas in till registreringsmyndigheten. Denna kontrollerar att den nye ägaren innehar trafikförsäkringsbevis och att han erlagt omsättnings-skatt. Därpå framställs nya vagnkort och registerkort samt ny rapport till centralregistret. Om endast överlåtaren gjort anmälan förelägger man den uppgivne förvärvaren att inom viss tid inkomma med sin anmälan. Tredskas förvärvaren sänds kopia av föreläggandet till polismyndigheten, som avlägsnar skyltarna från fordonet. Om förvärvaren men inte överlåtaren gör anmälan registreras inte det uppgivna ägarbytet. Myndigheten sänder en påminnelse till överlåtaren och denne fullgör då praktiskt taget alltid sin skyldighet, eftersom han annars riskerar att förlora bonus på trafikförsäkringen vid skada och att få svara för fordonsskatten.

Registreringsskyltarna är standardiserade och utförda av lättmetall med präglade tecken. Registreringsbeteckningarna består antingen av en bokstav jämte högst fem siffror eller också, såsom i Oslo, blott av siffror. Vid flyttning mellan olika distrikt måste omregistrering och omskyltning ske av for-

don. Man har emellertid framskridna planer på att övergå till fast registreringsbeteckning som alltid skall följa fordonet. I det nya teckensystemet kommer man att använda två bokstäver jämte högst fem siffror. Man planerar att i samband med övergången till fasta registreringsbeteckningar auktorisera tillverkare av skyltar och låta distribuera skyltarna till bilägarna endast genom registreringsmyndighet.

Fordon avskyltas genom polisens försorg om förvärvare inte fullgör sin registrerings-skyldighet eller om trafikförsäkringspremie eller fordonsskatt inte betalas. Skyltarna skall lämnas in till registreringsmyndigheten vid tillfällig eller definitiv avregistrering.

De svenska saluvagns- och interimsskyltarna motsvaras i Norge av s. k. prøvekjen-nemerker. Dessa utdelas till exempelvis bil-företag för år och till andra sökande för dygn efter särskild behovsprövning. I prin-cip får dessa skyltar användas endast för tillfällig flyttning av fordon, provkörning m. m.

För uppbörd av fordonsskatt framställs med hjälp av det centrala hålkortsregistret och en datamaskin ett inbetalningshålkort och ett kontrollkort för varje fordon. Först-nämnda kort består av två delar, nämligen ett kvitto och en redovisningsdel. Adressa-ten betalar in skattebeloppet på valfri post-anstalt. Därvid stämplas kvittodelen och återlämnas till honom. Kvittot behöver inte medföras vid färd. Redovisningsdelen ingår i postverkets redovisning och avstäms mot kontrollkortet. Om skatten inte betalas i rätt tid framställs maskinellt påminnelser i vilka en tidsfrist om en vecka lämnas. Om betalning ändå inte sker sänds en begäran om avskyltning av fordonet till vederböran-de polismyndighet.

#### 2.4.5 Förbundsrepubliken Tyskland

Landet är indelat i närmare 600 registre-ringsdistrikt, vart och ett med sitt "Zulas-sungsstelle". Den lokala registreringsmyn-digheten ingår organisatoriskt i kommunal-förvaltningen. Vid myndigheten förs kort-register över distriktets registreringspliktiga

fordon och fattas beslut i registreringsären-den. Ett centralt ADB-register över för-bundsrepublikens samtliga fordon förs vid Kraftfahrt-Bundesamt i Flensburg.

För varje fordon utfärdas ett s. k. Kraft-fahrzeugbrief som följer fordonet under hela dess livstid. Här införs fordonets tek-niska data. Handlingen skall fogas till re-gistreringsansökan. Till denna skall även läggas bevis om trafikförsäkring och om erlagd skatt. Ansökan jämte bilagor lämnas till den lokala registreringsmyndigheten på fordonets hemort. Myndigheten tilldelar re-gistreringsbeteckning samt kompletterar och vidarebehandlar ingivet Kraftfahrzeugbrief. Vid registreringen erhåller sökanden dels denna handling, försedd med kompletteran-de uppgifter, och dels s. k. Kraftfahrzeuge-schein. Den förra handlingen utgör ett äganderättsbevis som alltid måste företes i registreringsärenden. Kraftfahrzeuge-schein är däremot ett intyg om att ett fordon med viss registreringsbeteckning för tillfället är registrerat på viss person. Vid ägar- eller brukarbyte utfärdas ny sådan handling. Denna skall medföras vid färd med fordon.

Sökanden anskaffar registreringsskyltar hos någon av de handlande som är försedda med särskilda präglingsmaskiner. Sedan skyltarna monterats skall fordonet inställas hos registreringsmyndigheten, som anbring-ar två runda märken, 35 mm i diameter, på den bakre registreringsskylten. Det ena mär-ke, stämpelmärket, utgör myndighetens tjänstestämpel och visar att fordonet är god-känt för trafik. Det andra märket, prov-ningsmärket, visar att fordonet är godkänt vid teknisk undersökning. Dettaärke har årsvis varierande färg och vid dess kant finns en indelning i sektioner som är num-merade från 1 till 12.

Ändring i registrerad information skall anmälas till den lokala registreringsmyndig-heten. Ändringen antecknas på uppvisat Kraftfahrzeugbrief och rapporteras till cen-tralregistret. Om fordonets hemort ändras från ett registreringsdistrikt till ett annat sker omregistrering och fordonet tilldelas ny registreringsbeteckning.

När fordon överläts skall säljaren mot

kvitto omedelbart överlämna Kraftfahrzeugbrief och Kraftfahrzeugschein till köparen samt till den lokala myndigheten ofördröjligen anmäla köparens namn och adress, varvid kvittot skall bifogas. Köparen å sin sida skall genast anmäla förvärvet och begära att nytt Kraftfahrzeugschein utfärdas mot att den gamla handlingen återlämnas.

Vid tillfällig avregistrering skall Kraftfahrzeugschein lämnas in till den lokala myndigheten och stämpelmärket på bakre registreringsskylten makuleras. Innan fordonet åter får tas i bruk skall visas att trafikförsäkring finns och att fordonsskatt betalats. Registreringsmyndigheten låter därefter anbringa nytt stämpelmärke på fordonet. Vid slutlig avregistrering skall Kraftfahrzeugbrief och Kraftfahrzeugschein lämnas in till myndigheten som makulerar dem och låter avlägsna stämpelmärket från fordonet.

Registrerade fordon skall genomgå regelbunden kontrollbesiktning. Månad och år då nästa besiktning senast skall vara fullgjord anges på Kraftfahrzeugschein och framgår dessutom av provningsmärket. Färgen på detta visar nämligen år och numret på den uppåt vända sektionen månad för nästa besiktning.

Registreringsbeteckningen bildas av dels en beteckning för hemortsdistriktet bestående av en till tre bokstäver och dels en beteckning ur en löpande serie bestående av en eller två bokstäver, följda av en till fyra siffror.

Fordonstillverkare, bilhandlare och bilverkstäder kan erhålla interimistiska skyltar att sätta på ännu inte registrerade fordon. Skyltarna kan flyttas mellan olika fordon och är av särskild typ. Även enskild person kan erhålla interimistiska skyltar, exempelvis för att kunna inställa fordonet till den besiktning som är en förutsättning för att registrering skall få ske.

#### 2.4.6 Nederländerna

Registrering av motorfordon sker centralt hos vägtrafikverket, Rijksdienst voor heet Wegverkeer (R.D.W.). Registret består av ett kortsystem och innehåller tekniska data

för fordonen och personalia för deras ägare. Mekanisering av registret övervägs.

Det registreringsbevis som skall finnas för varje fordon består av två delar. Den ena upptar registreringsbeteckningen och tekniska data för fordonet och utfärdas i regel redan när fordonet importeras eller när det lämnar fabriken. Den andra delen av registreringsbeviset upptar registreringsbeteckningen och ägarens eller brukarens namn och adress. Denna del av beviset utfärdas på R.D.W:s vägnar av någon av de ungefär 150 uppbördsmännen i landet. Båda delarna av registreringsbeviset erfordras för att giltig registrering skall anses föreligga. Det centrala registret innehåller för varje fordon dels en kopia av den del av beviset som innehåller tekniska data och dels den ansökan som ingetts för erhållande av bevisets andra del.

När ett fordon överläts behåller det sin ursprungliga registreringsbeteckning. Den nye ägaren skall göra ansökan om att bli antecknad som ägare till fordonet och få en ny andra del av registreringsbeviset.

Fordonsägaren får själv anskaffa registreringsskyltar. Tillverkningen av sådana står emellertid under myndighets kontroll. Registreringsbeteckningen består av bokstäver och siffror som är ordnade parvis i tre grupper åtskilda av bindestreck.

Biltillverkare och försäljare kan erhålla registreringsskyltar med fem års giltighetstid vilka inte avser ett särskilt fordon utan kan användas exempelvis när fordon demonstreras eller provas. Interimistisk registrering av fordon som skall besiktigas förekommer även.

#### 2.4.7 Belgien

All motorfordonsregistrering sker hos den centrala vägtrafikmyndigheten, Office de la Circulation Routière, i Bryssel. Sedan början av 1963 används ADB-teknik i registreringsarbetet och registeruppgifterna är lagrade på magnetband.

Ansökan om registrering av fordon skall göras på ett särskilt formulär som är något olika beroende på om fordonet är nytt eller



begagnat. Båda typerna av formulär upptar bl. a. plats för uppgifter om fordonet och om sökanden. På ansökan skall tecknas bevis om att trafikförsäkring finns. Ansökan skall inges till den centrala registreringsmyndigheten. Om ansökan godkänns överlämnas registreringsbevis jämte en registreringsskylt per post till sökanden. Registreringsförfarandet tar två eller tre dagar i anspråk. Registreringsbeviset skall medföras vid färd och på anmodan visas upp för polisman. När fordon skrotas eller exporteras skall beviset insändas till registreringsmyndigheten inom 15 dagar.

I princip skall varje ändring i registrerade uppgifter anmälas till registreringsmyndigheten inom 15 dagar. Registreringsbeviset skall biläggas anmälan. Vid behov registreras fordonet på nytt.

Registreringsmyndigheten tillhandahåller som nämnts endast en registreringsskylt för varje fordon. Denna anbringas baktill på fordonet. Fordonsägaren får sedan själv skaffa ytterligare en skylt. Om fordonet inte längre skall vara registrerat på den som dittills svarat för det skall denne i regel ta bort skyltarna från fordonet och till registreringsmyndigheten återlämna den skylt som han erhållit från denna.

#### 2.4.8 Frankrike

Registreringen av fordon är regionalt organiserad. Prefekturen i vart och ett av de 95 departementen tjänstgör som registreringsmyndighet. Även ett centralt register finns till vilket den centrala statistikmyndigheten samlar in uppgifter. Grundmaterialet får statistikmyndigheten från prefekturerna genom sina regionala kontor. Enligt föreliggande planer skall man småningom börja använda automatisk databehandling vid registreringsarbetet i hela Frankrike och inte bara som nu i vissa distrikt, t. ex. Paris.

Ansökan om registrering av ett nytt fordon sker på ett särskilt formulär. Ägaren skall där lämna uppgifter om sig själv och om fordonet. Ansökan skall åtföljas av en av tillverkaren gjord beskrivning av fordonet, typbesiktningssinstrument, köpehandling

och en försäkran av tillverkaren att fordonet stämmer överens med typfordonet. Ansökan inges till registreringsmyndigheten där den granskas. Om ansökan godkänns utfärdas ett registreringsbevis, s. k. *carte grise*. Detta består av tre hopfästade grå blad. Det första bladet utgör det egentliga registreringsbeviset och lämnas till fordonsägaren. Det andra sänds till den centrala statistikmyndighetens regionala kontor för att tjäna som underlag för det centrala bilregistret. Det tredje bladet behåller prefekturen.

I princip skall varje ändring i registrerade förhållanden anmälas till registreringsmyndigheten, där det grå kortet skall ändras i enlighet med anmälan. Om fordon byter ägare skall både den gamle och den nye ägaren omedelbart göra anmälan därom till prefekturen i hemdepartementet. Godkänns anmälan utfärdas ett nytt grått kort för den nye ägaren. Om denne har hemvist i annat departement tilldelas fordonet ny registreringsbeteckning. Varje adressförändring skall omedelbart anmälas till prefekturen.

Registreringsbeteckningen innehåller tre element. Det första består av upp till tre eller fyra siffror som utgör ordningsnumret i en serie. Nästa element betecknar serien och består av en eller två bokstäver. Det tredje elementet består av två siffror och anger departementet där fordonet är registrerat.

#### 2.4.9 Storbritannien

Registreringen av fordon handhas av lokala myndigheter, County Councils och County Borough Councils. För närvarande finns 183 sådana lokala myndigheter. Något centralt register finns inte. Transportministeriet är ansvarig central myndighet och utfärdar instruktioner bl. a. för att åstadkomma enhetlighet i systemet. Registreringsarbetet är föga mekaniserat.

Registreringssystemet är kombinerat med ett licenssystem. Var och en som brukar ett fordon skall nämligen även anskaffa en licens för detta. Licensen gäller för en tid av högst 12 månader och söks hos lokal regist-

reringsmyndighet. Trafikförsäkringsbevis skall uppvisas och fordonsskatten betalas innan licens lämnas ut. Denna består av en cirkelrund skiva som skall fästas på fordonet på en plats där den är synlig utifrån, vanligen på insidan av vindrutan. Färgen på skivan ändras från år till år. Den månad då licensen löper ut är angiven på skivan. Licensen avser fordonet och följer därför detta även om det byter ägare.

När licens första gången tilldelas ett fordon skall detta också registreras hos den lokala myndighet som utfärdar licensen. Därvid tilldelas fordonet en registreringsbeteckning som består av en bokstavsgroup och en siffergroup. Bokstäverna anger den lokala myndighet hos vilken registreringen skett. Sedan 1963 anges genom en särskild bokstav även det år då registreringen ägt rum. Fordonsägaren skaffar själv registreringsskyltar. Registreringsbeteckning och skyltar följer fordonet under hela dess livstid. Ändringar beträffande fordonets hemort anmäls till vederbörande lokala myndighet och dessa myndigheter informerar varandra om inträffade ändringar. Den myndighet, vars bokstavskombination registreringsskylten bär, kan därför hänvisa en förfrågan till myndigheten i den ort där fordonet för tillfället är registrerat och där handlingarna för fordonet finns. För varje fordon utfärdas en registreringsbok. När fordonet övergår till ny ägare skall boken överlämnas till denne.

#### 2.4.10 *Förenta Staterna*

Var och en av delstaterna har egna bestämmelser angående registrering av fordon. I det följande redogörs för förhållandena i ett par av staterna.

I *Connecticut* handläggs ärenden angående körkort och bilregistrering av Motor Vehicle Department som har filialkontor i olika delar av staten. Registreringsarbetet är mekaniserat och man har en avdelning för automatisk databehandling.

För varje registreringspliktigt fordon skall finnas dels ett registreringscertifikat, certificate of registration, och dels ett äganderätts-

bevis, certificate of title. Sistnämnda handling innehåller uppgifter om fordonet och dess ägare samt om inteckningar i fordonet. Om detta överläts skall säljaren teckna en överlåtelse på sitt äganderättsbevis och i regel överlämna handlingen till den nye ägaren.

Registreringsmyndigheten tillhandahåller särskilda ansökningsformulär som avser ansökan om både registrering och äganderättsbevis. På formuläret skall lämnas uppgifter om fordonsägaren, fordonet och inteckningshavarna. När ansökan inges till registreringsmyndigheten skall den åtföljas av ett av tillverkaren utfärdat särskilt ursprungsbevis som bl. a. innehåller uppgifter om fordonets tekniska data. Avser ansökan ett begagnat fordon skall även företes en överlåtelse från förra ägaren, tecknad på dennes äganderättsbevis, och en köpehandling. Myndigheten kontrollerar att ansökningsformuläret är korrekt ifyllt och att statens särskilda omsättningskatt betalats. Om ansökan godkänns tilldelas fordonet en registreringsbeteckning och registreringsbevis utfärdas. Ansökan om äganderättsbevis kontrolleras mot ett register över stulna och ombyggda fordon. Om äganderätten anses tillräckligt styrkt utfärdas äganderättsbevis. Registreringsbevis, vilket består av en kopia av ansökningsformulär försett med myndighets stämpel, skall alltid medföras i fordon vid färd.

Registreringarna av fordon löper ut varje år och skall då förnyas. Den tidpunkt under året då registreringen upphör bestäms för varje fordon av första bokstaven i ägarens efternamn. Kopia av varje registreringsansökan sänds till registreringsmyndighetens ADB-avdelning, där uppgifterna i kopian lagras på magnetband. Med hjälp av dessa trycks varje månad ansökningar om förnyelse av registrering vilka sänds ut till vederbörande fordonsägare. Ansökan har formen av ett hålkort. Fordonsägaren antecknar adressförändring m. m. på kortet, under-tecknar detta och återsänder det till registreringsmyndigheten tillsammans med den avgift som han skall betala. Därpå utfärdas ett registreringscertifikat för den kommande

registreringsperioden. Detta utgörs av hålkortet försett med myndighetens stämpel.

Registreringsmyndigheten skall utan avgift tillhandahålla två registreringsskyltar för varje fordon. Skyltarna är statens egendom. De skall återlämnas till myndigheten inom tio dagar från registreringens utgång om denna inte skall förnyas och inom 24 timmar om fordonet överläts. På skylten skall vara anbringat ett kontrollmärke som anger år och månad för utgången av registreringen. Detta märke byts varje år när registreringen förnyas.

När ett fordon övergår till ny ägare upphör dess registrering att gälla och överlåtaren är skyldig att inom 24 timmar till registreringsmyndigheten insända förutom skyltarna även registreringsbeviset. Han skall dessutom anmäla den nye ägarens namn och adress samt datum för överlåtelsen.

Den som fått tillstånd att driva handel med bilar kan från registreringsmyndigheten få ett eller flera registreringsbevis och särskilda skyltar. Den som köpt ett fordon av bilhandlare med sådant tillstånd kan använda fordonet med dessa skyltar medan registreringsansökan beträffande fordonet behandlas hos myndigheten. Varje bilhandlare som har fått viss auktorisation kan utfärda temporär omregistrering för högst 20 dagar för personbil som han sålt under förutsättning att han som delikvid erhållit en bil som redan är registrerad. Vissa bilhandlare har även fått rätt att utfärda nya registreringar.

I *New Jersey* handläggs ärenden angående motorfordon, bl. a. registreringsfrågor, av Division of Motor Vehicles, som är en avdelning i Departement of Law and Public Safety. Avdelningen har lokala kontor. Dessa har numera minskats till antalet och man söker i stället handlägga ärendena per post. Vidare har bilhandlarna fått vissa befogenheter att utfärda registreringar. Arbetet hos registreringsmyndigheten är mekaniserat.

När registrering av fordon skall ske fyller sökanden i ett ansökningsformulär och sänder in det till den centrala registreringsmyndigheten eller något av dess lokalkontor. Om ansökan godkänns utfärdas ett registre-

ringcertifikat till fordonsägaren. För varje fordon skall finnas ett äganderättsbevis, certificate of ownership. Bestämmelserna här om liknar dem i Connecticut. Den som förvärvar ett fordon skall inom tio dagar till registreringsmyndigheten inge bevis om förvärvet. Han skall vidare ansöka om ny registrering av fordonet. Registreringsskyltarna skall avlägsnas från fordonet och överlåtaren skall inom 48 timmar underrätta registreringsmyndigheten om förvärvarens namn och adress. Överlåtaren kan registrera annat fordon för återstående del av den löpande registreringsperioden. Han får då behålla den gamla registreringsbeteckningen. Om förvärvarens registreringsansökan godkänns erhåller han ett registreringscertifikat och ett äganderättsbevis.

Registrering av fordon är giltigt i tolv månader. Därefter måste den förnyas och ny årsavgift erläggas. Denna förnyelse sker efter ungefär samma regler som i Connecticut.

Under den tid som det tar för registreringsmyndigheten att behandla en registreringsansökan kan s. k. temporär registrering utfärdas. Tidigare gjorde myndighetens lokalkontor detta men när antalet kontor minskades fick i stället vissa bilhandlare rätt att meddela sådan registrering. Bilhandlare kan efter särskild ansökan få ett antal registreringscertifikat och skyltar av särskilt utseende. Med hjälp av dessa kan han meddela temporär registrering när fordonsköparen inte har någon tidigare gällande registrering. Han kan även meddela temporär överföring av registrering, t. ex. när köparen lämnat sitt gamla fordon som delikvid. Skyltarna kan då flyttas över från det gamla fordonet till det nya. Temporära registreringar gäller högst 20 dagar.

Registreringsmyndigheten lämnar ut registreringsskyltar till fordonsägarna. Varje år lämnas även ut särskilda märken som skall fästas på eller invid skylten. De anger det år under vilket registreringen utfärdats. Om skyltar eller märken förstörs eller går förlorade skall fordonsägaren inom 24 timmar ansöka om nya skyltar eller nytt märke. Förlusten skall även anmälas till polisen.

Om av någon anledning registreringen dras in är fordonsägaren vid äventyr av polis-handräckning skyldig att inom fem dagar lämna tillbaka skyltar och registreringsbevis till registreringsmyndigheten.

Registrerat fordon skall årligen undergå viss besiktning under den månad då registreringen förnyas. Besiktningen sker vid särskilda stationer som utsetts av registreringsmyndigheten. Om fordonet godkänns vid besiktningen fästs ett särskilt märke på vindrutan. Registreringen för fordonet kan upphävas om besiktning inte företagits eller om besiktningen visar att fordonet inte är trafikdugligt.

Enligt vad utredningen känner till om förhållandena i andra amerikanska delstater torde registreringsbestämmelserna där i många avseenden likna dem i Connecticut eller New Jersey. Särskilt bör dock nämnas

*Kalifornien* där man byggt upp ett tekniskt avancerat ADB-system för registreringen. Hos den centrala myndigheten, Department of Motor Vehicles, finns en större datamaskinanläggning. I datamaskinen är alla delstatens fordon registrerade på sådant sätt att uppgifter om vilket fordon som helst kan tas fram så gott som omedelbart. De flesta av de 144 lokala registreringskontoren har direkt förbindelse med den centrala datamaskinen över ett telekommunikationsnät. På så sätt kan man vid de lokala kontoren mycket snabbt kommunicera med registret i olika registreringsärenden eller vid förfrågningar. Även polis och vissa andra myndigheter har sådana teleförbindelser med registret. Den i kap. 11 beskrivna tekniska utformningen av ett ADB-system för bilregistrering liknar i sina huvuddrag den i *Kalifornien*.

### 3.1 Krav på ett effektivt bilregister

Registreringen av fordon tjänar flera olika ändamål. Vart och ett av dem ställer särskilda krav på bilregistret och detta måste i görligaste mån anpassas efter kraven.

Bilregistreringen tjänar i första hand ett *trafiksäkerhetssyfte*. En individuell och fullständig registrering av vissa fordonskategorier är grundläggande för möjligheterna att utöva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Med utgångspunkt från information i registret skall man kunna utöva kontroll eller vidta andra åtgärder beträffande alla eller en viss del av de registrerade fordonen. Vidare skall man med utgångspunkt från begränsade uppgifter om ett fordon kunna få en mera fyllig information om detta.

Från trafiksäkerhetssynpunkt har de kontrollåtgärder som anknyter till fordonet och dess tillstånd särskild betydelse. Skyldigheten att verkställa besiktning har utökats att gälla allt fler fordonskategorier. Det är av stor betydelse att reglerna om besiktningsskyldighet efterlevs. En effektiv övervakning möjliggörs om bilregistret innehåller fullständiga uppgifter om de där intagna fordonens besiktningförhållanden.

Från kontrollsynpunkt är det vidare angeläget att den registrerade informationen är aktuell. Behovet av aktualitet hänför sig inte bara till registrets trafiksäkerhetsfunktion utan också till dess betydelse i andra avseenden. Särskilt stort är kravet på aktua-

litet när det gäller uppgifterna om ägarna till de registrerade fordonen.

Från flera synpunkter kan ställas krav på att man har snabb tillgång till information i registret. Detta gäller särskilt för polisens trafikövervakning i form av flygande inspektion och andra kontroller men också för polisens allmänna spaningsarbete. Registreringsorganisationen bör bara utformad så att information kan erhållas ur registret på kort tid och vid vilken tidpunkt som helst.

Av stor betydelse är möjligheterna att med utgångspunkt från begränsade uppgifter om ett fordon kunna finna det i registret och där få en mera fyllig information. Särskilt polisen har stort behov av sådana möjligheter. Det gäller ofta att kunna identifiera fordon t. ex. genom chassinumret eller genom en kombination av vissa data beträffande fordonet. Bilregistret bör därför utformas på ett sådant sätt att teknisk möjlighet finns till sökning efter fordon enligt flera olika identifikationsdata.

En av de ursprungliga anledningarna till att registrering av fordon infördes var att det uppstod behov av viss *beredskapsplanläggning*. Registret är fortfarande ett viktigt underlag för sådan planläggning. Denna utförs delvis av biluttagningsmyndigheten, som har att ta ut de fordon som i vissa lägen skall utnyttjas för krigsmaktens eller vissa civila myndigheters behov. Krigstransportplanläggning förekommer vidare inom

länsstyrelserna med transportnämnden som huvudman. Länsstyrelserna och transportnämnden skall även förbereda viss drivmedelsransonering. Användningen av registret för angivna ändamål och annan beredskapsplanläggning gör att länsstyrelserna alltid måste ha tillgång till säkra och aktuella uppgifter angående de fordon som berörs av planeringen.

Bilregistret bildar underlag för olika *fiskaliska åtgärder*. Fordonsskatten debiteras på grundval av noteringarna i registret. Genom detta sker även kontroll över att skatten betalas. Tillgång till dessa noteringar krävs även vid avgöranden i andra skatteärenden. Kontrollstyrelsen behöver för vissa övervakningsändamål uppgifter angående brännolje- och gasol drivna fordon. Innehållet i registret används ibland vid de taxeringskontroller som görs av länsstyrelsernas taxeringssektioner. De krav på information i registret som de fiskaliska uppgifterna ställer är i stort sett likartade med dem som redovisats tidigare. Särskilt starkt är dock kravet att innehållet i registret skall vara aktuellt.

Genom registret måste skyldigheten att ta och vidmakthålla *trafikförsäkring* kunna kontrolleras. Registret måste därför innehålla uppgifter om de trafikförsäkringar som gäller för registrerade fordon.

Bilregistret bildar underlag för åtskillig *statistik*. På grundval av uppgifter i centrala bilregistret utarbetar statistiska centralbyrån en officiell fordonsstatistik för kvartal och för år. Statistiken har stor betydelse för allmän samhällsplanering och trafikpolitik. Bilregistreringen måste därför organiseras så att statistikbehovet kan tillgodoses på ett ändamålsenligt sätt.

Bilregistret är i princip *offentligt*. Det är viktigt att registret även i framtiden utformas så att allmänhetens rätt att ta del av materialet i registret kan tillgodoses. Enligt vissa bestämmelser har myndigheterna skyldighet att lämna allmänheten upplysningar ur offentliga handlingar och även eljest tillhandagå den med uppgifter. Detta innebär för bilregistret bl. a. att man har att besvara muntliga eller skriftliga förfrågningar an-

gående innehållet i registret. Denna allmänhetens rätt till upplysningar måste såvitt möjligt behållas även i en registreringsorganisation som är utformad på annat sätt än den nuvarande.

### 3.2 Reformbehovet

Kraven på ett effektivt bilregister kan endast i ofullständig mån tillgodoses i nuvarande registreringsorganisation.

Registret ger i sin nuvarande utformning inte tillräckligt omfattande information om de registrerade fordonen. Sålunda saknas åtskilliga upplysningar angående besiktningförhållanden. Större fullständighet hos registret synes vara en förutsättning för att man skall kunna utöva en effektiv kontroll över fordonsbeståndet.

Stora brister föreligger även i fråga om aktualiteten hos registrerade uppgifter. Detta gäller särskilt redovisningen av äganderättsförhållanden. Den bristande aktualiteten kan till en del orsakas av längden av den tid inom vilken anmälan av olika omständigheter skall ske och den ytterligare tid som förflyter innan de anmälda uppgifterna förs in i registret. Till största delen torde emellertid den bristande aktualiteten ha sin grund i att fordonsägare underlåter att fullgöra föreskriven anmälningskyldighet. Omfattningen av dessa försummelser är svår att överblicka. Utredningen har emellertid låtit göra vissa undersökningar. Som närmare utvecklas i kap. 8 tyder dessa på att förvärvare av fordon i stor utsträckning underlåter att göra anmälan om förvärvet till registret samt att de fordon som på detta sätt i viss mån undandras offentlig kontroll ofta är av äldre årsmodell och därför sannolikt mindre tillförlitliga från trafiksäkerhetssynpunkt. Vad som framkommit visar enligt utredningens mening att ett trängande behov föreligger av åtgärder som åstadkommer en säkrare och mera aktuell redovisning i registret.

Som nämnts är det viktigt för bl. a. polisens arbete att man snabbt skall kunna få uppgifter ur registret. I praktiken försöker man f. n. ofta tillgodoses detta genom att

polismyndigheterna fått nyckel till registerlokalerna och på så sätt har tillgång till registret även utom kontorstid. Detta system är emellertid inte tillfredsställande.

En annan begränsning i de nuvarande registrens användbarhet bl. a. för polisens behov är att sökning efter fordon i praktiken kan ske endast efter registreringsnummer. Det behövs alltså ett register där fordon kan sökas även efter andra identifikationsdata.

Det är uppenbart att nuvarande system med uppbörd av fordonsskatt från olika synpunkter inte är tillfredsställande. Behovet av reformer på detta område är synnerligen angeläget. Statsverket undandras varje år betydande belopp i sådan skatt. En ändring av organisationen av bilregistreringen kan ge grund för bättre kontroll över att fordonsägare fullgör sin skattskyldighet.

Kontrollen genom registret över att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs är f. n. inte tillräckligt effektiv och undersökningar har visat att försäkringsskyldigheten efterställs i betydande omfattning. Försäkringsutredningar utgör en avsevärd arbetsbelastning för polis och registreringsmyndigheter, vilket leder till långa utredningstider och därmed till ökade möjligheter för den enskilde att undandra sig att uppfylla försäkringsskyldigheten. En annan orsak torde vara bilregistreringens organisation och arbetssätt.

Nuvarande bilregister kan inte på ett tillfredsställande sätt bilda underlag för en aktuell fordonsstatistik eller tillgodose andra krav på statistisk information. Behovet av sådan information gör sig alltmera gällande.

Det anförda är en översikt över de viktigaste av de områden där reformer av bilregistreringen är angelägna. Även i andra avseenden föreligger behov av effektivisering och förbättringar i registreringsverksamheten.

Bristfälligheterna i nuvarande bilregistrering är inte nya. Som förut nämnts har förslag till omorganisation och förbättringar framförts flera gånger tidigare. Till stor del kan bristfälligheterna tillskrivas den omständigheten att bilregistret kontorstekniskt sett varit tämligen oförändrat sedan 1943,

då det erhöll sin nuvarande principutformning. Enligt centrala bilregistrets statistik var det ungefärliga antalet registrerade bilar 249 000 år 1939, 96 000 år 1945, 755 000 år 1955, 1 935 000 år 1965 och 2 030 000 år 1966. Siffrorna hänför sig till utgången av respektive år. Antalet andra registreringspliktiga fordon med undantag av motorcyklar har också ökat. Detta förhållande har självfallet medfört en betydande ökning av arbetsbelastningen på bilregistret. Detta är utomordentligt rörligt i den meningen att de där intagna uppgifterna ofta ändras. En ungefärlig beräkning av arbetsbelastningen — se avsnitt 2.3 — ger vid handen att varje fordon f. n. genomsnittligt belastar registret med inemot två ärenden per år, skatteuppbörden undantagen.

Fordonsantalet beräknas fortsätta att växa. 1965 års långtidsutredning anger i sitt betänkande "Trafikutveckling och trafikinvesteringar" (SOU 1966: 69) att antalet personbilar kan beräknas uppgå till 2,1—2,6 miljoner 1970. Utredningen anför vidare att, om nämnda fordonsantal inte nås just 1970, det dock finns all anledning anta att det uppnås under 1970-talets första del. Utredningen uppskattar antalet personbilar 1980 till 4 miljoner eller en bil på två invånare och uttalar att personbilsbeståndet vid nästa sekelskifte kan uppnå storleksordningen 6—6,5 miljoner.

I stort sett torde man kunna anta att de arbetsmoment som varje fordon orsakar i registret i varje fall inte kommer att bli färre i framtiden än vad som nu är fallet. Det är inte omöjligt att fordonens omsättningshastighet kommer att öka och antalet ärenden för registret i anledning därav kommer att växa.

Det anförda ger sammanfattningsvis vid handen att bilregistreringen i sitt nuvarande skick endast i otillräcklig grad kan tillgodose de krav som enligt utredningens mening måste ställas på ett effektivt register. Detta sammanhänger i hög grad med att registret inte anpassats till fordonsbeståndets nuvarande omfattning. Än mer utpräglat blir behovet av reformer om man tar hänsyn till den väntade ökningen av fordonsantalet.

Utredningen har därför kommit till den bestämda uppfattningen att en genomgripande reformering av bilregistreringen är nödvändig för att denna skall kunna tillfredsställande fylla sina uppgifter.

### 3.3 Bilregistreringens innebörd

Enligt det system som gäller i vårt land är registreringen, dvs. införandet av ett fordon i bilregistret, förbunden med en kontroll av att vissa villkor för fordonets brukande är uppfyllda vid registreringstillfället. Registrering vägras sålunda om fordonet inte godkänts vid föreskriven besiktning eller om trafikförsäkringsskyldigheten inte fullgjorts. Bevis om registrering lämnas inte ut om inte fordonsskatten betalats. Registrering meddelas inte om inte registreringsansökan är åtföljd av föreskrivna uppgifter om ägarens namn etc. Villkoren gäller såväl vid registrering av fordon som inte varit registrerat tidigare som när fordon registreras efter att ha varit avregistrerat. Huruvida fordonssägaren i fortsättningen fullgör vad som åligger honom i fråga om att hålla fordonet i vederbörligt skick, inställa det till besiktning, betala fordonsskatt osv. påverkar inte registreringen. En underlåtenhet i något av dessa hänseenden leder inte till avregistrering utan till sanktioner i annan form, såsom böter eller körförbud.

I vissa andra länder beror registreringen fortlöpande av om förutsättningarna för rätten att bruka fordonet är uppfyllda. Registreringen är där tidsbegränsad, vanligen till ett år, och fortsatt registrering efter den tidsperiod som föreskrivits förutsätter att ägaren fullgjort sina skyldigheter. Systemet ger goda möjligheter till kontroll av fordonen genom att registreringsskyltarna byts i samband med att frågan om registrering prövas om. Det förutsätter särskilda krav på skyltarnas beskaffenhet och på kontrollen över dem.

Ett grundläggande spörsmål är om registreringsförfarandet även i en ny organisation bör omfatta såväl själva införandet i registret som kontroll i olika hänseenden. Registrering

av ett fordon måste självfallet förbindas med kontroll av att fordonet är av sådan typ och utformning att det skall föras in i registret. Däremot kan det ifrågasättas om någon kontroll därutöver skall företas.

Utredningen har kommit till den bestämda uppfattningen att i ett nytt registrerings-system varje fordon bör få en registreringsbeteckning som följer det under hela dess livstid. Fördelarna härmed är uppenbara. Vidare har utredningen den grundläggande uppfattningen att man i själva registreringen bör se ett förfarande som är skilt från kontrollen över fordonsbeståndet. Det är ett väsentligt allmänt intresse att uppgifter om registreringspliktiga fordon så snart som möjligt kan föras in i registret så att dessa blir underkastade den fortlöpande kontroll som utövas från registret.

Registrering bör i enlighet med det anförda ske oberoende av om förutsättningarna för rätt att bruka fordonet föreligger. Registreringsskyltarna bör tjäna till att identifiera fordonet och inte vara ett tecken på att föraren har rätt att bruka det. Ett årligt utbyte av skyltar kan i och för sig vara ett effektivt medel att kontrollera förutsättningarna för brukandet. Utbytet behöver inte nödvändigtvis innebära att fordonet får nytt registreringsnummer eller att registreringen upphör om ny skylt inte kan lämnas ut. Inte heller måste gamla skyltar nödvändigtvis fordras in för att nya skall distribueras. Systemet måste emellertid ställa sig administrativt betungande och relativt dyrbart bl. a. med hänsyn till kostnaden för nya skyltar. Med beaktande även av falskskyltningsproblemet och till att det är viktigt att identifikationsbeteckning fortlöpande finns på fordon måste det vara en betydande fördel om man kan finna ett system för kontroll med samma effekt som ett skyltbyte men där de skyltar som en gång lämnats ut för ett fordon hela tiden finns kvar på detta. Utredningen anser sig ha funnit ett lämpligt sådant system genom de kontrollmärken som föreslås i det följande.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att registreringen av ett fordon och registreringsbeteckningen på detta blir



beständig under fordonets hela livstid och oberoende av frågan om förutsättningarna är uppfyllda för att fordonet skall få brukas.

### 3.4 ADB inom bilregistreringen

#### 3.4.1 ADB-teknikens allmänna lämplighet

Som nämnts i avsnitt 3.2 kan bristfälligheterna i nuvarande bilregistrering till stor del tillskrivas den omständigheten att bilregistret kontorstekniskt sett varit tämligen oförändrat sedan 1943, medan fordonsbeståndet ökat synnerligen kraftigt. Tidigare redogörelser visar vidare att arbetet i bilregistret är mycket omfattande samt i stor utsträckning rutinbetonat. Entydiga regler kan uppställas för handläggningen av de flesta slag av registreringsärenden. En sådan verksamhet lämpar sig i allmänhet särskilt väl för långtgående mekanisering.

Den teknik som allt oftare används vid behandling av stora register är ADB. I en datamaskin kan information, data, lagras i elektronisk form. Data kan föras in i en maskin på olika sätt, exempelvis genom att en stansoperatör stansar dem i s. k. hålkort eller hålremsor vilka maskinellt avläses i en hålkorts- resp. hålremsläsare ansluten till datamaskinen. Även annan apparatur för inmatning finns, t. ex. klartextläsare. Lagrade data kan flyttas inom maskinen och ändras på olika sätt. De kan göras tillgängliga exempelvis genom att skrivas ut i för människan läsbar form med hjälp av en skrivanordning ansluten till maskinen. Vill man avläsa en viss del av den lagrade informationen utan att skriva ut den kan man använda en s. k. informationsskärm, liknande bildskärmen på en TV-mottagare.

Inmatning, bearbetning och utmatning av data styrs av ett för arbetet särskilt uppriktat program. Detta lagras i maskinen på principiellt samma sätt som de data som skall bearbetas. Härigenom blir det möjligt att under bearbetningen automatiskt ändra programmet för denna. Inlästa data kan på så sätt utan mänskligt ingripande utsättas för en lång rad operationer som ingår i en mer eller mindre komplicerad arbetsprocess.

Innehållet i ett register kan t. ex. lagras i en datamaskin. Uppgifter om ändringar läses in och påverkar registrerade data, varvid rapporter och sammanställningar som föranleds av ändringarna automatiskt skrivs ut. Utan samband med ändringar kan alla registerdata eller sådana som fyller vissa uppställda villkor vid behov skrivas ut. Från ett bilregister kan sålunda skrivas ut exempelvis hela registerposten avseende ett fordon med visst angivet registreringsnummer eller namn och adresser på alla bilägare som enligt noteringarna i registret försummat att inom föreskriven tid låta kontrollbesiktiga sina fordon.

Det saknas anledning att i detta sammanhang lämna någon närmare skildring av ADB-tekniken eller den maskinella utrustning som används. För allmänna beskrivningar hänvisas till exempelvis uppbördsorganisationskommitténs principbetänkande Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet (SOU 1961:4) och till kommitténs för maskinell databehandling delbetänkande Den automatiska databehandlingens teknik (SOU 1961:10).

ADB-tekniken är numera väl utprovad. Den utmärker sig för utomordentligt stor snabbhet och hög grad av tillförlitlighet i den maskinella behandlingen. Den gör det ofta möjligt att spara personal som eljest behövs för rutinmässiga göromål. Å andra sidan krävs stora investeringar i maskinutrustning och specialiserad personal. En felkälla ligger i den i regel mycket komplicerade programmeringen. Av detta och andra skäl måste omfattande och noggranna förberedelser och prov göras före övergång till ADB-teknik.

Erfarenheterna av ADB-tekniken har i stort sett varit goda inom såväl det enskilda näringslivet som statsförvaltningen, där den används inom t. ex. folkbokförings- och uppbördsväsendet, och har gett möjligheter till rationaliseringar i såväl kontors- som annan verksamhet.

Arbetet inom bilregistreringen är enligt utredningens mening av sådan art och omfattning att det väl lämpar sig för ADB. De kostnadsberäkningar som gjorts och

som redovisas i det följande visar att den årliga kostnaden för en registreringsorganisation i vilken ADB-teknik utnyttjas inte väntas överstiga årskostnaden för nuvarande organisation. Personalkostnaderna beräknas i väsentlig mån komma att sjunka. Fördelarna med en omläggning av verksamheten till mindre personalkrävande metoder är uppenbara.

Ett ADB-system av lämplig utformning ger möjligheter till större snabbhet inom bilregistreringen än vad fallet är nu och man kan därigenom erhålla en bättre aktualitet i den registrerade informationen. Härigenom uppfylls ett par av de väsentligaste krav som enligt det förut sagda måste ställas på ett effektivt register. Med ADB-teknik uppnår man även andra väsentliga fördelar och man kan komma till rätta med flera av de bristfälligheter som finns i nuvarande system. Framför allt får man förutsättningar för en betydligt förbättrad kontroll över fordonsbeståndet.

Med hänsyn till det anförda har utredningen funnit att ADB-teknik måste anses lämplig att använda inom bilregistreringen och att den på ett tillfredsställande sätt kan lösa de arbetsuppgifter som det här gäller.

### 3.4.2 ADB-systemets närmare utformning

De krav på möjligheter till snabb och aktuell information ur registret som enligt utredningens mening måste ställas gör det nödvändigt att ta i anspråk en mycket avancerad datateknik. Den gängse tekniken med magnetband ger inte tillräckliga möjligheter i detta hänseende. Med hänsyn bl. a. till behovet av personal vid en sådan teknik skulle denna lösning inte heller vara ekonomiskt gynnsam. Utredningen anser därför — som utvecklas senare — att databehandling med någon form av s. k. direktminne bör väljas för bilregistret.

I det följande diskuterar utredningen två olika möjligheter till utformning av ADB-systemet för bilregistrering. I huvudsak kan man hänföra dessa till två huvudtyper. Den ena innebär att den för arbetet nödvändiga datamaskinen placeras centralt och den

andra att flera maskiner placeras lokalt hos t. ex. lokala registreringsmyndigheter.

Valet mellan ett centraliserat och ett decentraliserat ADB-system påverkas självfallet av utformningen av registreringsorganisationen i övrigt. På samma sätt röner denna inflytande av den systemlösning som från rent tekniska synpunkter är lämpligast. Systemlösningen är emellertid inte avgörande för uppbyggnaden av organisationen i övrigt. Att maskinanläggningen centraliseras behöver inte betyda att en centraliserad administrativ handläggning är nödvändig. Vid tillämpning av ADB-teknik kan information överföras längre eller kortare distanser över det allmänna telefon- eller telexnätet eller särskilt uppkopplade linjer. Kommunikationslinjerna kan kopplas direkt till datamaskinen, s. k. on-line-förbindelse. Ätminstone i större maskinanläggningar av modern typ kan vanligen ett stort antal kommunikationslinjer användas samtidigt och i praktiken oberoende av varandra. Vidare kan datamaskiner vanligen förses med olika typer av s. k. direktminne. I dessa kan lagrad information nås praktiskt taget ögonblickligen. Direktminnen finns numera i sådan storlek att hela det nuvarande bilregistret kan placeras på ett fåtal minnesenheter. Med hjälp av sådana direktminnen och ett datakommunikationsnät av tillräckligt stor kapacitet kan registreringsmyndigheter, polismyndigheter och andra organ, oberoende av var de är placerade, snabbt få information ur registret. Särskilt gäller detta vid on-line-förbindelse. Vid en så avancerad databehandlingsteknik spelar placeringen av det maskinella registret en underordnad roll för den tid det tar att få upplysningar ur registret. Detta är inte visuellt och man kan alltså inte söka i det på konventionellt sätt. Upplysningarna måste i någon form beställas. När snabbheten vid överföringen av frågor och svar är stor har det ringa betydelse om maskinanläggningen och beställaren befinner sig intill eller långt ifrån varandra.

Maskinanläggningens placering spelar således inte någon avgörande roll för utformningen av registreringsorganisationen i öv-

rigt. Vissa andra allmänna synpunkter kan emellertid anföras vid valet mellan lokal och central maskinanläggning.

En organisatorisk fördel med ett centraliserat system är att man slipper ett omfattande arbete med överföring av uppgifter mellan olika register när fordons hemort ändras. En annan viktig omständighet är att polismyndigheternas ofta brådskande behov av upplysningar om fordon är svårt att fylla på ett tillfredsställande sätt annat än i ett riksomfattande register.

En teknisk faktor av betydelse är funktionsdugligheten. Fel kan uppstå på maskiner och händelser kan inträffa som gör dem obrukbara. Möjligheter måste finnas att snabbt reparera felen eller, om så inte kan ske, utföra arbetet med andra maskiner. Följderna av ett driftsavbrott kan uppenbarligen bli mer vittgående om registret bearbetas vid en enda central maskinanläggning. Om en sådan lösning väljs måste särskild uppmärksamhet ägnas åt frågan hur störningar i registreringsverksamheten skall undvikas om väsentliga delar av den ordinarie maskinanläggningen måste tas ur drift. Denna fråga berörs i kap. 11.

En annan omständighet att beakta vid valet mellan olika systemlösningar är att en central anläggning och ett centralt register från beredskapssynpunkt är sårbarare än ett antal lokala register. All information är samlad på ett ställe och de långa kommunikationslinjerna kan utsättas för driftstörningar. Redan en gängse tillämpning av ADB-teknik erbjuder emellertid möjligheter att komma till rätta med detta problem. Vid all databehandling av register måste man se till att man kan rekonstruera registret om det av någon anledning skulle förstöras. Om registret är placerat på magnetband använder man inte samma band vid varje uppdatering eftersom den äldre informationen på bandet då raderas ut. I stället använder man ett nytt band och de närmast föregående generationerna av band sparas och förvaras, ofta på helt annan plats. På motsvarande sätt gör man, när man använder direktminne, regelbundet kopior av registret på magnetband eller på annat sätt. I

ett system med centralt register kan man därför, om så skulle erfordras, förvara en kopia av den del av registret, som avser en viss region, i regionen i fråga.

En viktig faktor i valet mellan centraliserat och decentraliserat system är självfallet kostnaderna. Större maskinanläggningar arbetar vanligen med en lägre kostnad per bearbetad enhet, särskilt om inte enbart maskinkostnader räknas med utan även kostnader för driftspersonal, lokaler, brandskydd etc. Vidare kan anföras att ju fler maskinanläggningarna är desto större kan den sammanlagda utnyttjade kapaciteten väntas bli eftersom arbetsmängd sällan exakt svarar mot maskinkapacitet. Detta framträder särskilt tydligt om man använder mycket komplicerad teknisk utrustning, vilken i allmänhet inte kan utnyttjas fullt annat än i tämligen stora och dyrbara anläggningar. De här nämnda omständigheterna ger klart utslag i utredningens kostnadsberäkningar.

Utredningen har jämfört beräknade kostnader för en ny organisation vid vissa alternativa lösningar.

1) Den ena lösningen innebär centralt register med lokala registreringsmyndigheter vilka har direktförbindelse (on-line) till registret.

2) Den andra lösningen innebär regionala register som bearbetas antingen vid för ändamålet nyupprättade maskinanläggningar eller hos de datakontor som finns hos länsstyrelserna. Kontoren måste i så fall på erforderligt sätt kompletteras för ändamålet.

I fallet 2) har antalet maskinanläggningar satts till 20, dvs. samma antal som i dag finns hos länsstyrelsernas datakontor. I båda fallen har antagits att informationen i registret är placerad på direktminne och att registrerings- och polismyndigheterna har ständig direktförbindelse med registret (on-line).

De årliga kostnaderna har beräknats till omkring 20 milj. kr. i första fallet och till 38—40 milj. kr. i andra fallet. Kostnaderna för enbart maskininvesteringar har beräknats till 20—21 milj. kr. i första fallet och till åtminstone 2 till 3 gånger så mycket i andra

fallet. I det alternativ som innefattar regionala anläggningar har det visat sig att nämnvärda kostnadsskillnader inte uppstår mellan det fall då datakontoren utnyttjas och det då nya maskinanläggningar skapas. Detta är ett uttryck främst för att de nuvarande anläggningarna vid datakontoren har byggts upp med magnetband som minnesmedium, vilket normalt inte medger att lagrad information är omedelbart tillgänglig. För bilregistreringen fordras däremot bearbetning i direktminne som ger mycket snabb tillgång till informationen. Om datakontorens maskinanläggningar skall användas för denna registrering måste de därför kompletteras i en omfattning som i realiteten innebär att man skapar nya anläggningar. Av stor betydelse för kostnaderna är också att maskinanläggningar avsedda för bilregistreringen måste hållas tillgängliga dygnet runt. Detta kräver i ett regionalt alternativ avsevärt mer driftspersonal än andra lösningar.

Kostnadsberäkningarna är självfallet ungefärliga. Följande förhållanden framgår emellertid klart. Synnerligen omfattande och dyrbara kompletteringar måste ske av de anläggningar som i dag finns hos länsstyrelsernas datakontor innan de kan användas för bilregistrering. Skillnaden i kostnader i förhållande till en central lösning är så stor att det från ekonomisk synpunkt

inte kan vara försvarligt att förlägga bilregistreringen till länsstyrelsernas datakontor eller till andra regionala maskinanläggningar.

Ekonomiska skäl och tekniska faktorer ger alltså ett klart utslag för ett centralt ADB-system för bilregistreringen. Utredningen anser sig därför böra förordna en sådan lösning.

### 3.5 Sammanfattning

Bilregistreringen kan i sitt nuvarande skick endast i otillräcklig grad tillgodose de krav som enligt utredningens mening måste ställas på ett effektivt register. En genomgripande reformering av registreringen är därför nödvändig om denna skall kunna tillfredsställande fylla sina uppgifter.

Utredningen föreslår att registreringen av ett fordon och registreringsbeteckningen på detta blir beständig under fordonets hela livstid och oberoende av frågan om förutläggningarna är uppfyllda för att fordonet skall få brukas.

Bilregistreringen lämpar sig särskilt väl för en långtgående mekanisering. Ekonomiska och andra skäl ger ett klart utslag för ett centralt ADB-system för bilregistreringen och utredningen förordar en sådan lösning.

#### 4.1 Principiella synpunkter

Den organisation som i dag ombesörjer bilregistreringen är decentraliserad och i stort sett saknas sammanhållande central instans. Varje registreringsmyndighet har sitt eget register. Kontakter förekommer självfallet mellan olika registreringsmyndigheter men någon mera detaljerad samordning av registerföring och handläggning av olika ärenden finns inte. Utredningen har funnit att tekniska och ekonomiska skäl talar för att registerföringen centraliseras. Detta behöver emellertid inte påverka organisationen i övrigt av bilregistreringen. Beträffande denna uppkommer då frågan om och i vad mån man skall behålla nuvarande decentralisering. Aktuella problem är inte bara handläggningen av sådana arbetsuppgifter, som inte direkt påverkas av att själva registerföringen automatiseras, utan också huvudmannskapet för en ny organisation. Båda spörsmålen är viktiga och utredningen redovisar i det följande vissa principiella synpunkter.

Både vid bilregistrering och vid annan administrativ verksamhet som innebär ett upprepat handläggande av likartade ärenden finns en de långa seriernas ekonomi. Detta gäller oavsett om behandlingen sker maskinellt eller manuellt. Större arbetsenheter är till en viss gräns i princip mer lönsamma än små. Denna gräns uppnås mycket snabbare vid manuell än vid maskinell

handläggning. I fråga om bilregistreringen kommer ett ganska stort antal arbetsmoment, såsom kontakten med allmänheten och granskningen av inkommande ärenden, att kvarstå med föga eller ingen förändring, även om registerföringen mekaniseras. Denna handläggning kan möjligen delvis utföras med större effektivitet i en central arbetsenhet än i flera lokala sådana. Vilka fördelar man kan vinna härmed är dock ovisst. Man kan tämligen snart nå fram till en punkt när stordriftens nackdelar gör sig gällande och arbetet blir tungrott. En sådan utveckling är i hög grad olämplig inom förvaltningsgrenar där vissa kategorier av ärenden bör handläggas snabbt. Inom bilregistreringen gäller krav på snabbhet för t. ex. vissa ärenden rörande nyregistrering. Från allmänt administrativ synpunkt finns därför ingen anledning att frånga nuvarande decentraliserade organisationsform.

Ett vanligt argument för centralisering är att man därigenom kan få en enhetlig handläggning av ärenden av samma slag. I nuvarande registreringsorganisation kan man ibland iaktta olikheter mellan skilda registreringsmyndigheter i deras handläggning av vissa ärenden. Konsekvenserna härav är emellertid inte av allvarligare beskaffenhet och skillnaderna torde många gånger bero på att en huvudman saknas med direktiv rätt för hela registreringsorganisationen. Behovet av enhetlig handläggning av registreringsärenden utgör därför enligt ut-

redningens mening inte något hållbart argument för en centralisering av verksamheten.

Ett väsentligt krav på den framtida registreringsorganisationen är att den skall arbeta effektivt och rationellt. Vid utformningen av organisationen måste vidare stor betydelse tillmätas kostnaderna för olika organisatoriska lösningar. Registreringsorganisationen måste alltså byggas på organ som är ändamålsenligt utformade och som har förutsättningar att driva arbetet rationellt och ekonomiskt.

Bilregistreringen förutsätter olika beslut och dessa är i åtskilliga fall av stor betydelse för den enskilde. Även detta måste beaktas vid valet av organisationsform.

Ett centralt organ som ensamt skall handha registreringsverksamheten måste få en betydande storlek. Man kan ifrågasätta om detta organ inte blir så stort att vissa av de nackdelar kan göra sig gällande som följer med stordrift. Registreringsverksamheten omfattar en kvantitativt betydande administrativ prövning i enskilda ärenden och en sådan verksamhet bör hellre läggas på lokalt plan än i ett centralt organ. Därtill kommer en del för bilregistreringen speciella omständigheter som behandlas närmare i avsnitt 4.3.4. Där framhålls bl. a. att nuvarande bilregister hos länsstyrelserna bildar en inarbetad organisation och att i denna finns kvalificerad personal som har utbildning för och erfarenheter av sådan administration och sådana beslut som ingår i registreringsarbetet. Vid valet mellan en centraliserad och en decentraliserad organisation måste stor hänsyn tas till att det redan i dag finns en regional organisation för bilregistreringen. Det måste finnas starka skäl om man skall föredra att skapa ett nytt centralt organ för verksamheten i stället för att anknyta denna till en redan existerande regional organisation.

När det gäller den framtida registreringsorganisationen måste stor betydelse tillmätas även de krav som enligt vad som sagts i avsnitt 3.1 måste ställas på ett effektivt arbetande bilregister. Organisationen måste byggas upp på ett sådant sätt att bil-

registreringen i görligaste mån kan uppfylla dessa krav.

När det gäller kraven på fullständighet i den registrerade informationen, aktualitet och möjligheter att snabbt kunna finna fordon i registret är systemutformningen av större betydelse än uppbyggnaden av själva registreringsorganisationen. Samma är förhållandet med kraven att registret skall bilda underlag för olika slag av kontroll och andra åtgärder. Av betydelse för utformningen av organisationen är däremot kraven på snabb tillgång till information i registret samt på möjligheter för allmänhet och registreringsmyndigheter att smidigt få kontakt med varandra.

Även sistnämnda två krav kan delvis tillgodoses vid utformningen av maskinsystemet genom sådana förbindelselinjer att goda möjligheter finns för den som behöver brådskande upplysningar ur registret att erhålla dessa. Vidare måste registret i görligaste mån utformas så att principen om att dess innehåll är offentligt blir en realitet även sedan registerföringen mekaniserats. Vid utformningen av själva registreringsorganisationen måste beaktas att den direkta kontakten mellan myndighet och allmänhet inte får försvåras. Den service för allmänheten och den direkta kontakt mellan myndigheter och allmänhet som nuvarande registreringsorganisation ger möjlighet till är av väsentligt värde och bör i princip behållas i en ny organisation. De problem som är förenade härmed behandlas utförligare i avsnitt 4.3.1. Redan den här givna framställningen ger emellertid vid handen att en del betydelsefulla krav som från olika synpunkter måste ställas på ett effektivt arbetande bilregister kan tillgodoses i berättigad omfattning bara i en decentraliserad organisation.

Med hänsyn till administrativa och därmed sammanhängande synpunkter samt möjligheterna att tillgodose berättigade krav på ett ändamålsenligt bilregister förordar utredningen att den nya registreringsorganisationen får en decentraliserad uppbyggnad. Den bör bestå av ett antal lokala registreringsmyndigheter som skall direkt betjäna

allmänheten och fatta beslut i olika ärenden. Tekniska och ekonomiska skäl talar emellertid för att registreringen centraliseras. En centralisering är en förutsättning för att man till fullo skall kunna tillgodogöra sig ADB-tekniken inom bilregistreringen. De lokala registreringsmyndigheterna behöver därför inte ha egna register. De bör i stället vara utrustade med direkta förbindelselinjer till det centrala registret. Genom en sådan utformning av organisationen kan man tillgodose såväl tekniska och ekonomiska som administrativa och servicebetonade krav. Den närmare uppbyggnaden av organisationen liksom arbetsfördelningen centralt och lokalt behandlas närmare i de följande avsnitten.

För närvarande saknas en sammanhållande central instans för bilregistreringen. Det löpande arbetet bedrivs enligt givna författningsbestämmelser och i viss utsträckning enligt rekommendationer från olika centrala myndigheter vars ämbetsområde gör att de kommer i kontakt med registreringsfrågor. Sålunda kan rekommendationer utfärdas av trafiksäkerhetsverket i blankettfrågor, av riksrevisionsverket i fordonsskattefrågor, av kontrollstyrelsen i frågor rörande brännolja- och gasoltdrivna fordon, av biluttagningsmyndigheten i frågor rörande uttagning av fordon, av transportnämnden i vissa frågor rörande beredskapsplanläggningen och av statistiska centralbyrån i frågor rörande fordonstatistik i allmänhet. Rekommendationerna ges direkt till länsstyrelserna. Den omständigheten att en huvudman saknas för registreringsverksamheten i dess helhet har inte medfört några väsentliga skillnader i arbetssätt mellan olika registreringsmyndigheter. Förekommande skiljaktigheter har huvudsakligen rört sig om detaljer av praktisk art. Även mer principiella skillnader förekommer emellertid, exempelvis växlande praxis när det gäller att bestämma den tidpunkt då fordon skall avföras ur registret och därmed ägarens skatt- och försäkringsskyldighet upphöra. Avsaknaden av en sammanhållande central instans har sannolikt haft större inverkan på möjligheterna att rationalisera och förbättra arbetsmetoder

och hjälpmedel. Bilregistreringen är en av länsstyrelsernas mera personal- och utrymmeskrävande arbetsuppgifter och verksamheten växer. Den enskilda länsstyrelsen har små möjligheter att effektivt rationalisera denna verksamhet eftersom varje väsentlig ändring i arbetsmetoder måste genomföras i alla län. Det bör givetvis åligga en myndighet med ansvar för hela registreringsarbetet att bl. a. noga följa verksamheten och på eget initiativ vidta erforderliga åtgärder för att effektivisera arbetet. Vid ADB-teknik skärps kraven på enhetlighet i handläggningen av olika ärenden och på att ändringar i arbetsformerna genomförs likformigt i hela den lokala organisationen. Den del av arbetet som inte automatiseras avser till viss del förberedelser för den maskinella behandlingen. Också dessa arbetsuppgifter måste regleras mycket noga och mer i detalj än vad som är nödvändigt vid manuella arbetsrutiner.

På grund av det anförda förordrar utredningen att den nya organisationen för bilregistrering i central instans hålls samman av en myndighet med ansvar och direktiv rätt inom hela arbetsområdet.

Utredningens ställningstagande i fråga om principerna för den nya registreringsorganisationen innebär i huvudsak följande.

En central myndighet är huvudman för bilregistreringen. Myndigheten bör handlägga frågor som rör registerföringen eller som på grund av dennas centralisering bör avgöras i central instans. Vidare leder och övervakar myndigheten hela verksamheten. Till myndigheten skall vara knutet ett centralt automatiserat register. Utöver den centrala myndigheten skall som tidigare nämnts finnas lokala registreringsmyndigheter. Dessa har inte egna register men är försedda med direkta förbindelselinjer till det centrala registret. De lokala myndigheterna handhar sådana materiella avgöranden i registreringsfrågor och även i övrigt sådana avgöranden som inte enligt vad nyss sagts ankommer på den centrala myndigheten.

## 4.2 Den centrala registreringsmyndigheten

Med utgångspunkt från de principiella ställningstaganden som utredningen gjort i det föregående kan de uppgifter som den centrala registreringsmyndigheten skall handha konkretiseras och sammanfattas på följande sätt.

Det bör åligga myndigheten att leda och övervaka verksamheten inom bilregistreringen, att utfärda föreskrifter och anvisningar för ett rationellt arbete hos de lokala registreringsmyndigheterna, att genom rådgivning och annan verksamhet främja en enhetlig tillämpning av författningar angående bilregistreringen, att efter samråd med eller rekommendationer från vederbörlig myndighet utfärda de anvisningar för registreringsarbetet som enligt nu gällande författningar annan myndighet har att utfärda, att ta initiativ till rationaliseringar och förbättringar inom bilregistreringens område och i anledning därav göra erforderliga framställningar, att leda samarbetet med andra myndigheter i frågor angående bilregistrering, att fastställa formulär och blanketter inom myndighetens verksamhetsområde, att ansvara för det system- och programmeringsarbete som krävs för registret, att planera och handha utbildning inom området, att föra centralt bilregister och enligt särskilda bestämmelser lämna uppgifter ur detta, att fastställa avgifter för information ur registret och att handlägga frågor som rör själva registerföringen eller som på grund av dennas centralisering bör handläggas i central instans.

Om den maskinella utrustningen placeras hos myndigheten bör denna även svara för driften och underhållet av utrustningen.

De uppgifter som skall åvila myndigheten måste givetvis i hög grad bli avgörande för den närmare bedömningen av hur myndigheten lämpligen skall vara organiserad.

Utredningen har den uppfattningen att det måste finnas starka skäl om man skall skapa en ny central myndighet för nyssnämnda uppgifter. Sådana skäl kan anses föreligga om det av organisatoriska eller andra orsaker framstår som olämpligt att

förlägga bilregistreringens centrala funktioner till en redan förefintlig myndighet. Utredningen har funnit det lämpligt att i första hand undersöka möjligheterna att förlägga dessa funktioner till någon existerande central myndighet. Oavsett vilken myndighet som väljs kommer även andra myndigheter att ha behov av uppgifter ur registret eller eljest ställa särskilda krav på det. Utredningen förutsätter att de prioriteringsfrågor som då kan uppkomma skall kunna lösas på ett tillfredsställande sätt.

Som tidigare nämnts är nuvarande centrala bilregister förlagt till statistiska centralbyrån och placerat på datamaskin. Registret är i huvudsak avsett att tillgodose vissa behov av statistisk information. Datamaskin finns även hos rikspolisstyrelsen, som numera byggt upp en dataavdelning.

Vissa synpunkter på olika lösningar av maskinfrågan redovisas i avsnitt 3.4.2. Av detta framgår att placeringen av själva maskinen inte är av någon större betydelse för frågan var de centrala registreringsfunktionerna skall förläggas.

Den omständigheten att det redan finns ett centralt bilregister hos en myndighet, som dessutom har en stor datamaskin- och registerverksamhet, kan synas utgöra skäl att förlägga det framtida bilregistret till myndigheten. Med hänsyn till den avsevärda skillnaden i såväl uppbyggnad som uppgifter mellan det nuvarande centrala bilregistret och det framtida har dock denna omständighet inte någon avgörande betydelse.

Möjligheterna att erhålla uppgifter ur registret beror endast i ringa utsträckning på var registret är placerat. Inte heller behovet av sådana uppgifter är därför av någon större vikt när det gäller placeringen av de centrala registreringsfunktionerna.

Med hänsyn till det anförda måste man i valet mellan olika myndigheter för nyssnämnda funktioner lägga vikt vid andra omständigheter än dem som har samband med datamaskinutrustningen. Avgörande betydelse måste i stället tillmätas myndighetens möjligheter att effektivt kunna fullgöra de uppgifter som skall åvila den.



En av bilregistreringens viktigaste uppgifter är att tjäna trafiksäkerheten. Registreringen fyller givetvis även åtskilliga andra funktioner men behovet av en fullständig och aktuell förteckning över landets fordon är från många synpunkter betingat av hänsyn till säkerheten i trafiken. Det ter sig därför naturligt att förlägga de centrala registreringsfunktionerna till en myndighet som handhar trafiksäkerhetsfrågor. Sådana myndigheter är främst trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen.

För trafiksäkerhetsverket gäller instruktion den 10 november 1967 (nr 654). Verket har en styrelse bestående av sex ledamöter med verkets generaldirektör som ordförande. Verket är central förvaltningsmyndighet för ärenden som rör säkerheten i trafiken och inte hör till annan myndighet. Det åligger verket särskilt bl. a. att verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetet, att informera allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor och samverka med andra myndigheter och enskilda organisationer i trafiksäkerhetsfrämjande syfte och att leda verksamheten i fråga om besiktning och inspektion av fordon, följa den fordonstekniska utvecklingen samt utöva tillsyn över besiktningsmännen hos AB Svensk Bilprovning.

Rikspolisstyrelsen handhar den centrala ledningen av polisväsendet. Närmare bestämmelser om styrelsens verksamhet finns i instruktion för rikspolisstyrelsen den 3 december 1965 (nr 674). Styrelsens chef är en rikspolischef och vidare ingår en överdirektör och ett antal, minst fem, ledamöter som Kungl. Maj:t utser. Inom styrelsen finns sex byråer som var och en förestås av en byråchef. Vidare finns som nämnts en dataavdelning. I styrelsens uppgifter ingår bl. a. att föra centrala polisregister och centralt passregister.

Av det sagda framgår att trafiksäkerhetsverket skall utgöra en central myndighet för frågor rörande trafiksäkerheten. Verket har därför i högre grad än rikspolisstyrelsen att syssla med organisation och planering i stort på detta område. Vidare har verket redan f. n. viss rätt att utfärda rekommendationer angående arbetet vid bilregistret.

Verket ligger därför organisatoriskt och funktionsmässigt närmare till att svara för bilregistreringen än någon annan myndighet. Verket har även förutsättningar att på ett ändamålsenligt och rationellt sätt handha den direktivrätt och de uppgifter i övrigt som skall ankomma på den centrala registreringsmyndigheten.

Med hänsyn till det anförda förordar utredningen att trafiksäkerhetsverket blir central registreringsmyndighet. Utredningen förutsätter att verket skall ha rätt att i erforderlig utsträckning meddela bindande bestämmelser för de lokala registreringsmyndigheterna när det gäller registreringsverksamheten.

### 4.3 Den lokala registreringsorganisationen

#### 4.3.1 *Krav på den lokala organisationen*

De krav som bör ställas på ett effektivt bilregister har redovisats översiktligt i avsnitt 3.1 och innebär sammanfattningsvis följande. Den registrerade informationen skall vara omfattande och aktuell samt lätt och snabbt tillgänglig. Vidare bör man med utgångspunkt även från begränsade uppgifter om ett fordon snabbt kunna finna det i registret. Dessa krav har betydelse för möjligheterna att bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete, för brottsutredande verksamhet och för registrets möjligheter att bilda underlag för beredskapsplanläggning, fiskaliska åtgärder, övervakning att trafikförsäkringsplikt fullgörs och statistikframställning. Registret skall även kunna tillgodose allmänhetens behov av upplysningar om registrerad information och andra förhållanden.

Nämnda krav angår visserligen närmast uppbyggnaden av registret, men de har i större eller mindre mån betydelse även för utformningen av den lokala registreringsorganisationen. Vid utformningen av denna måste emellertid största vikt läggas vid kravet att organisationen skall kunna arbeta effektivt och rationellt. Vidare måste kostnadssynpunkterna beaktas.

När det gäller kravet på utförlig och

aktuell information och på möjligheter att snabbt finna fordon i registret har som nämnts i avsnitt 4.1 systemutformningen större betydelse än uppbyggnaden av själva organisationen. Möjligheterna att snabbt få kontakt med registret är framför allt av betydelse för polisen och de lokala registreringsmyndigheterna. En lokal registreringsorganisation måste därför erhålla goda kommunikationer med det centrala registret. Den närmare utformningen av dessa kommunikationer har samband med maskinutrustningen och behandlas därför i kap. 11.

De problem som hänger samman med att registret bildar underlag för beredskapsplanläggning och annan planering m. m. hos länsstyrelserna kan i och för sig lösas väl, även om den lokala registreringsorganisationen inte anknyts till länsstyrelserna. Den omständigheten att registret tjänar som grund för fiskaliska åtgärder, övervakning att trafikförsäkringsplikten fullgörs och statistikframställning har inte heller större betydelse för utformningen av själva organisationen. Modern teknik ger nämligen fullt tillfredsställande möjligheter att överföra behövlig information från registret till andra myndigheter.

Beträffande kravet på tillfredsställande service åt allmänheten bl. a. i form av upplysningar om registrerade förhållanden, registreringsförfarandet m. m. bör som tidigare nämnts en ny registreringsorganisation i princip ge samma möjligheter som allmänheten nu har. Detta innebär att allmänheten skall ha goda möjligheter till kontakt med registreringsmyndighet genom besök samt att myndighet utan längre tidsutdräkt skall kunna lämna begärda upplysningar och även eljest tillgodose kravet på information. Genom allmänhetens kontakter med myndigheterna främjas även dessas arbete i hög grad.

Enligt utredningens mening föranleder allmänhetens berättigade krav på service, särskilt när det gäller registreringsärenden, och behovet av kontakt mellan myndigheter och allmänhet att den lokala registreringsorganisationen inte bör göras alltför gles. Det måste emellertid samtidigt beaktas att

antalet registreringar i framtiden kommer att minska, eftersom varje fordon i princip skall registreras bara en gång, och att en del uppgifter som nu handläggs regionalt i framtiden skall ombesörjas av det centrala registret. Beträffande såväl anmälningar och liknande kontakter med registret som förfrågningar hos detta torde gälla att service- och kontaktbehovet i mindre mån än när det gäller registreringsärenden påverkar den lokala registreringsorganisationen. Sådana ärenden kan nämligen i allmänhet klaras per telefon eller brev. Organisationen måste få en sådan utformning och kapacitet att allmänheten inte behöver riskera några längre dröjsmål för att få sina fordon klara att brukas.

Kravet att den lokala registreringsorganisationen skall arbeta effektivt och rationellt medför, som utvecklats i avsnitt 4.1, att organisationen skall vila på myndigheter som har förutsättningar att driva arbetet rationellt och ekonomiskt. Detta effektivitetskrav sammanfaller givevis i väsentlig mån med strävandena att få en kostnadsmässigt tillfredsställande organisation. Beträffande kostnaderna anges i utredningens direktiv att det är uppenbart men ändå särskilt bör betonas att kostnaderna för bilregistreringen måste hållas på en rimlig nivå och att kostnadsbesparingar bör betraktas som ett tungt vägande argument i valet mellan skilda alternativ.

I avsnitt 4.1 har nämnts att bilregistreringen förutsätter olika beslut som i åtskilliga fall är av stor betydelse för den enskilde. Dessa beslut skall i princip fattas hos de lokala registreringsmyndigheterna. Hänsyn härtill måste tas vid utformningen av den lokala registreringsorganisationen.

#### 4.3.2 *Utformningen av den lokala organisationen*

I föregående avsnitt nämnda administrativa och kostnadsmässiga synpunkter talar för att de lokala registreringsmyndigheterna bör vara tämligen stora. Härigenom skapas möjligheter för rationell arbetsfördelning mellan befattningshavarna och utnyttjande av

modern kontorsteknik. Dessutom kan arbetskraften få jämnare sysselsättning och det är lättare att bemästra tillfälliga påfrestningar vid semestrar etc.

I viss motsättning härtill står önskemålet att de lokala registreringsmyndigheterna inte skall ha sådan storlek och organisationen därmed bli så gles att allmänhetens krav på service och behovet av kontakt mellan myndigheter och allmänhet inte kan tillgodoses. Av den tidigare framställningen har framgått att kravet på service är starkast när det gäller sådana åtgärder vars vidtagande är en förutsättning för att fordon skall få brukas. I dessa fall är det dock mera sällan nödvändigt med personlig inställelse hos myndigheten. Postbehandling av ärenden ställer självfallet inte samma krav på täthet i organisationen. Den lokala registreringsorganisationen bör emellertid vara så utformad att möjligheter finns att i brådskande fall göra personliga besök hos registreringsmyndighet. Den serviceminskning som eventuellt kan föräntledas av att organisationen görs tämligen gles kan f. ö. motverkas genom olika åtgärder. I detta sammanhang bör även framhållas att en lokal registreringsmyndighet som är tämligen stor och därmed medger ett rationellt arbete i allmänhet har bättre förutsättningar att utan väntetid handlägga brådskande nyregistreringsärenden än en liten myndighet.

Med hänsyn till det anförda bör man vid utformningen av den lokala registreringsorganisationen enligt utredningens mening i främsta rummet sträva efter att myndigheterna får en sådan storlek att de fungerar på ett ändamålsenligt och rationellt sätt.

För att tillfredsställande kunna fylla sina uppgifter måste en lokal registreringsmyndighet ha en viss minimipersonal. Den måste ha tillgång till tjänstemän som kan handlägga även svårare ärenden. Den måste vidare ha personal för telefonservice gentemot allmänheten. Myndigheten kommer i framtiden att befrias från arbetet med införingar i registret samt med utskrift och expedition av handlingar. I övrigt kommer myndigheten att handha i stort sett samma

rutinmässiga arbetsmoment som nuvarande registreringsmyndigheter.

### 4.3.3 Möjliga organisatoriska lösningar

Med utgångspunkt från nämnda huvudprinciper för utformning av den lokala registreringsorganisationen uppstår frågan om verksamheten skall anknytas till nyskapade myndigheter eller om den skall förläggas till någon redan befintlig organisation.

Om man skall skapa en *ny lokal organisation* för bilregistreringen bör denna organisation i görligaste mån uppfylla såväl kravet att de enskilda enheterna skall arbeta effektivt och rationellt samt kunna handlägga även svårare ärenden som kravet att den på ett tillfredsställande sätt skall kunna tillgodose allmänhetens servicebehov. En nyuppbyggd sådan organisation kommer att bli synnerligen dyrbar. Det kan också bli svårt att rekrytera kvalificerad personal till en sådan organisation, eftersom befordringsmöjligheterna kommer att bli förhållandevis dåliga.

Utredningen har därför övervägt möjligheterna att utnyttja en redan existerande lokal organisation för bilregistreringen. Olika myndigheter kan i och för sig komma i fråga för uppgiften. Utredningen har emellertid funnit det tillräckligt att närmare undersöka fyra alternativ. Dessa är AB Svensk Bilprovvnings lokala organisation, trafikförsäkringsverkets regionala organisation, polisväsendet och länsstyrelserna.

Av *AB Svensk Bilprovvnings* aktiekapital har staten 52 %, medan återstoden delas mellan motororganisationerna, yrkesbilismens sammanslutningar, trafikförsäkringsföretagen och Motorbranschens riksförbund. Bolagets uppgift är främst att verkställa registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar. Till bolaget hör ett antal besiktningstationer, f. n. 157 stycken, förlagda till större orter. Bolaget har att tillse att stationerna får en lämplig lokalisering. F. n. är ungefär 60 personer anställda vid bolagets huvudkontor. Inom den lokala organisationen finns 350 besiktningmän, 500 bilprovare och 275 kontorister. Besiktning-

männen har ställning som offentliga tjänstemän, vilket ansetts nödvändigt bl. a. med hänsyn till att de skall utfärda besiktning-instrument och intyg om särskild kopplingsbesiktning samt ha rätt att meddela körförbud. Besiktningmännen förutsätts ha avlagt teknisk examen eller genom praktisk verksamhet ha förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. De rekryteras i stor utsträckning bland verkmästare som kan återopa väl vitsordad tjänstgöring vid bilverkstad. Bilprovarna har i allmänhet flerårig praktisk erfarenhet som bilmekaniker. Behörighetsbevis för besiktningmännen utfärdas av trafiksäkerhetsverket som också utövar tillsyn över dem.

*Trafiksäkerhetsverket* och dess uppgifter har översiktligt redovisats i avsnitt 4.2. Förutvarande statens bilinspektion är inpassad i verksamheten som en regional organisation i sju distrikt, vart och ett med ett distriktkontor. Dess uppgifter motsvarar i stort sett dem som tidigare handhåfts av statens bilinspektion. Organisationen skall biträda med de arbetsuppgifter i övrigt som faller inom trafiksäkerhetsverkets arbetsområde. Varje distrikt förestås av en trafikinspektör och personalen består i övrigt av bilinspektörer, förste trafikassistenter, trafikassistenter, kansliskrivare och biträden.

För *polisväsendet* finns en lokal, en regional och en central organisation.

Den lokala organisationen bygger på en indelning av landet i 119 polisdistrikt. Personalen i varje distrikt skall ha den storlek som krävs för att polisverksamheten skall kunna bedrivas effektivt och rationellt. Utgångspunkten har därför varit att ett distrikt skall ha så stor befolkning och sådan struktur att polisarbetet inom distriktet bereder sysselsättning för en poliskår om minst 20 och helst upp till 50 man. Avsteg från denna princip har dock fått göras i fråga om t. ex. utpräglade glesbygdsområden och större städer.

I varje distrikt finns en polischef. Denne utövar ledningen av polisverksamheten i distriktet och är i princip chef för tjänstemännen där. Talan mot polischefs beslut

förs om inte annat är föreskrivet hos länsstyrelsen genom besvär. Därifrån kan talan fullföljas hos Kungl. Maj:t.

I polisdistrikten är i övrigt anställda tjänstemän enligt personalförteckning och annan personal i mån av behov och tillgång på medel. Dessa tjänstemän är i huvudsak polismän i olika grader och annan personal, såsom kassörer, kansliskrivare, kontorister och kontorsbiträden. Vissa tjänstemän kan åläggas att fullgöra en del av de uppgifter som ankommer på polischef. Beslut härom meddelas av rikspolisstyrelsen.

Den ort där polischefen är stationerad är distriktets centralort. De tjänstemän som är stationerade där utgör i princip distriktets huvudstyrka. Om inte rikspolisstyrelsen föreskriver annat skall huvudstyrkans verksamhet bedrivas inom ett kansli, en ordningsavdelning och en utredningsavdelning. Tjänstemän som är stationerade i samma ort utanför centralorten utgör en arbetsgrupp. Polisdistriktet kan indelas i vaktområden. Polisdistrikt som inte är indelat i vaktområden kan liksom vaktområden indelas i vakt-distrikt. Rikspolisstyrelsen fastställer stationeringsorter och indelning i vaktområden och vakt-distrikt samt meddelar i övrigt närmare föreskrifter om organisationen inom polisdistrikten.

Antalet invånare uppgår till 13 000—20 000 i 4 polisdistrikt, 20 000—30 000 i 15 distrikt, 30 000—40 000 i 27 distrikt, 40 000—50 000 i 22 distrikt, 50 000—100 000 i 35 distrikt, 100 000—150 000 i 12 distrikt, 150 000—200 000 i ett distrikt och över 200 000 i 3 distrikt.

Rikspolisstyrelsen har i sina petita 1967 föreslagit vissa ändringar i indelningen i polisdistrikt och därvid angett 39 polisdistrikt som ansetts lämpligen kunna förenas med angränsande större distrikt. Frågan om landets indelning i polisdistrikt är f. n. föremål för utredning.

Storleken på poliskåren varierar självfallet högst avsevärt mellan olika distrikt. Antalet polismanstjänster uppgår sålunda till 13—19 i 6 distrikt, 20—29 i 14 distrikt, 30—39 i 23 distrikt och 40—69 i 41 distrikt. I 4 distrikt överstiger antalet polismans-

tjänster 200 och i Stockholms polisdistrikt är antalet sådana tjänster över 2 000.

En del av de nuvarande polisdistrikten är ytmässigt sett mycket stora. Sålunda omfattar Östersunds polisdistrikt ungefär 35 700 km<sup>2</sup>, Bodens distrikt ungefär 22 400 km<sup>2</sup> och Kiruna distrikt ungefär 19 400 km<sup>2</sup>.

Den regionala ledningen av polisarbetet är förlagd till länsplanet och knuten till länsstyrelserna. Den utövas utom i Gotlands län närmast av en länspolischef.

Den centrala ledningen av polisväsendet handhas som tidigare nämnts av rikspolisstyrelsen.

Antalet *länsstyrelser* är 24. Enligt 5 § länsstyrelseinstruktionen den 30 maj 1958 (nr 333, ändrad senast 1967: 831) åligger det länsstyrelse att ta befattning med bl. a. trafikväsendet. Länsstyrelse består av avdelningar. I Stockholms län finns flera sådana men i övriga län finns två, nämligen landskansliet och landskontoret. I alla län utom Gotlands län finns dessutom en länspolischefsexpedition. Enligt 12 § länsstyrelseinstruktionen hänförs ärenden angående trafikväsendet, däribland bilregistreringen, till planeringssektionen på landskansliet och i Stockholms län till väg- och trafiksektionen inom planeringsavdelningen. Som chef för sektion tjänstgör en förste länsassessor. Närmare uppgifter om arbetet vid länsstyrelsernas bilregister har lämnats i avsnitt 2.3.

#### 4.3.4 *Utredningens ställningstagande*

Vissa skäl kan i och för sig tala för att förlägga bilregistreringens lokala funktioner till *bilprovningssbolagets besiktningstationer*. Dessa är många till antalet och ger goda möjligheter till kontakt med allmänheten. Bolagets arbetsuppgifter har i hög grad samband med registret och dess innehåll.

Starka skäl talar emellertid mot en sammankoppling av bilregistreringen med bolaget. Det viktigaste är att personalen vid bolagets lokala stationer väsentligen blott har teknisk utbildning eftersom bolaget i sin nuvarande utformning endast har att göra med tekniska trafiksäkerhetsfrågor. Om bil-

registreringen förläggs till stationerna måste dessa i stor utsträckning förstärkas med administrativ personal för beslutsfunktioner och andra ändamål. Enligt utredningens uppfattning är vidare stationernas verksamhetsområden i många fall sådana att de inte kan bilda underlag för en rationell administrativ registreringsorganisation.

På grund av det anförda har utredningen funnit att bilregistreringen inte lämpligen bör anknytas till AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer.

*Trafiksäkerhetsverkets* och bilregistrets arbetsuppgifter kan i hög grad sägas sammanfalla eftersom båda slagen av myndighetsutövning bl. a. syftar till kontroll över fordonsbeståndet och därmed ökad trafiksäkerhet. Utredningen har främst av detta skäl föreslagit att trafiksäkerhetsverket skall bli central registreringsmyndighet. Möjligheter torde i och för sig även finnas att anknyta lokala registreringsmyndigheter till verkets regionala organisation. Med hänsyn främst till allmänhetens krav på service och behovet av kontakt mellan myndigheter och allmänhet måste dock det antal platser, där mottagning av ärenden kan ske, vara större än nuvarande antal distriktskontor. Man måste således för ändamålet använda inte bara distriktskontoren utan även kontoren på stationsorterna inom distrikten. Personalen är huvudsakligen pedagogiskt-psykologiskt eller tekniskt skolad och saknar sålunda den administrativa utbildning som fordras för registreringsverksamheten. Möjligheter torde finnas att på grundval av trafiksäkerhetsverkets nuvarande distriktsorganisation skapa lämpliga verksamhetsområden för bilregistreringen. Organisationens arbetsuppgifter skulle emellertid radikalt ändras. Den måste utformas på ett annat sätt än nu. Framför allt måste de regionala organen kompletteras med administrativ personal för beslutsfunktioner och andra ändamål. Detta skulle i realiteten innebära att man skapade en helt ny registreringsorganisation.

Med hänsyn till det anförda har utredningen kommit till den uppfattningen att bilregistreringen inte lämpligen bör ankny-

tas till trafiksäkerhetsverkets regionala organ.

Utredningen övergår härefter till att behandla spörsmålet huruvida bilregistreringen bör förläggas till polisväsendet eller till länsstyrelserna.

En del av de nuvarande *polisdistrikten* är mycket små. Med utgångspunkt från folkmängden i ett polisdistrikt och biltätheten kan man räkna ut det ungefärliga antalet fordon i distriktet. Registreringsansökningar och anmälningar skall enligt utredningens mening visserligen få lämnas in hos valfri registreringsmyndighet, men man torde likväl vid bedömningen av personalbehovet kunna utgå från antalet fordon i ett registreringsdistrikt. Sådana beräkningar visar att antalet bilar i några av de mindre polisdistrikten f. n. uppgår till omkring 3 500 eller något däröver. Detta fordonsantal ger inte full sysselsättning med registreringsarbete för mer än en tjänsteman. Man kan visserligen anta att fordonsantalet i framtiden kommer att öka, men det rena kontorsarbetet hos de framtida registreringsmyndigheterna kommer å andra sidan att bli avsevärt mindre än i dag på grund av mekaniseringen av registret. Varje tjänsteman kan därför i framtiden beräknas handlägga fler ärenden än f. n.

Registreringsverksamheten är väsensskild från ordinärt polisarbete och medför en del arbetsuppgifter som till övervägande del inte lämpligen bör fullgöras av polispersonal. Polisväsendet kan självfallet inte med nuvarande organisation överta registreringsarbetet. Poliskontoren måste därför tillföras personal, främst på kontorssidan, om de skall tjänstgöra som lokala registreringsmyndigheter. I praktiken skulle registreringsarbetet då anförtros åt någon form av registreringskontor som i huvudsak endast formellt är knutna till poliskontoren. En sådan särskild organisation för bilregistreringen skulle i enlighet med vad som sagts tidigare bl. a. bli dyrbar.

Vad gäller *länsstyrelserna* finns i dag på deras bilregister en personal som har utbildning för och erfarenheter av sådan administration och sådana beslut som ingår i

registreringsverksamheten. Det är av mycket stort värde inte bara för övergången till den nya registreringsorganisationen utan även för dennas fortsatta verksamhet att man har tillgång till personal med god kännedom om hithörande problem. En stor del av länsstyrelsernas nuvarande personal för registreringsverksamheten kommer troligen inte att stanna kvar inom verksamheten om denna förläggs till andra organ än länsstyrelserna. Detta är ett starkt skäl att även i framtiden förlägga registreringens lokala funktioner till länsstyrelserna.

En anknnytning av registreringsverksamheten till polismyndigheterna ger goda möjligheter till service gentemot allmänheten och till kontakt i övrigt mellan registreringsmyndigheter och allmänhet eftersom ett stort antal lokala myndigheter skulle finnas. En anknnytning till länsstyrelserna ger något sämre möjligheter i motsvarande hänseende. Som tidigare nämnts är emellertid kravet på service åt allmänheten olika starkt för skilda slag av kontakter med registret och möjligheter finns att minska nackdelarna med den lägre grad av service som i vissa fall kan bli följden av en tämligen gles registreringsorganisation. Utredningen kommer att föreslå olika åtgärder i detta syfte. Service- och kontaktfrågorna är därför inte avgörande när det gäller valet mellan polismyndigheterna och länsstyrelserna för bilregistreringens lokala funktioner.

Organisatoriskt sett torde en anknnytning av dessa funktioner till länsstyrelserna medföra att man kan få stora, rationellt arbetande och därmed förhållandevis billiga arbetsenheter. Man torde inte heller få några svårigheter med personalrekrytering.

Det anförda leder till följande slutsatser. Det torde vara svårt att med polisdistrikten som grundval över hela landet skapa effektiva och rationella arbetsenheter för bilregistreringen. Man kan befara att en sådan registreringsorganisation blir onödigt personalkrävande och dyrbar inom de små polisdistrikten. Genom att anknyta den lokala registreringsverksamheten till länsstyrelserna kan man vinna det väsentliga målet att åstadkomma arbetsenheter av sådan storlek

och struktur att de blir rationella och därigenom effektiva och förhållandevis billiga. En sådan lösning innebär även andra fördelar, såsom att man kan utnyttja personal som redan har erfarenheter av registreringsarbete.

Utredningen föreslår att bilregistreringens lokala funktioner liksom i dag anknyts till länsstyrelserna.

#### 4.4 Sammanfattning

Med hänsyn till administrativa och därmed sammanhängande synpunkter samt möjligheterna att tillgodose berättigade krav på ett ändamålsenligt bilregister förordar utredningen att den nya registreringsorganisationen får en decentraliserad uppbyggnad. Den

bör bestå av ett antal lokala registreringsmyndigheter som skall direkt betjäna allmänheten och fatta beslut i olika ärenden. Tekniska och ekonomiska skäl talar emellertid för att själva registerföringen centraliseras. De lokala registreringsmyndigheterna behöver därför inte ha egna register utan bör i stället vara utrustade med direkta förbindelselinjer till det centrala registret.

Utredningen förordar vidare att den nya organisationen i central instans hålls samman av en myndighet med ansvar och direktiv rätt inom hela arbetsområdet.

Utredningen föreslår att trafiksäkerhetsverket blir central myndighet för registreringen och att registreringsens lokala funktioner liksom i dag anknyts till länsstyrelserna.

### 5.1 Översikt över gällande bestämmelser om besiktning m. m.

Ett fordon kan i princip underkastas två typer av besiktning. Den ena utgörs av den registrerings- och typbesiktning som behandlas i 14 och 15 §§ VTF och som är en förutsättning för att fordon första gången skall få upptas i bilregistret. Enligt 10 § 5 mom. VTF äger registreringsbesiktning rum även då fordon undergått sådan ändring att det inte längre stämmer överens med uppgifterna i besiktningsskylt eller typintyg. Den andra typen, den s. k. löpande kontrollen, utgörs av den kontrollbesiktning som enligt olika bestämmelser kan ske efter registreringen. Kontrollbesiktning kan vara antingen en periodiskt återkommande kontroll av vissa fordon eller fordonsslag eller också en kontroll i det enskilda fallet enligt särskilt beslut av myndighet eller förrättningsman.

Reglerna om periodisk kontrollbesiktning finns i 24 § VTF. Enligt detta stadgande skall kontrollbesiktning med regelbundna mellanrum ske av vissa fordon, såsom brandfordon, ambulanser, fordon som används för övningskörning i trafikskola samt acetylen- eller gengasdrivna fordon eller släpfordon som uppbär sådant gasverk. Sådant kontrollbesiktning skall också ske av vissa fordon som används i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse. Annat registrerat motorfordon och annan registrerad

släpvnagn skall, om fordonet är minst tre år gammalt, årligen undergå kontrollbesiktning i den mån Kungl. Maj:t inte förordnar annat. Sådant kontrollbesiktning av motorfordon skall enligt 54 a § VTK ske inom en inställetstermin som bestäms av sista siffran i fordonets registreringsnummer. Sådant besiktning av släpvnagn skall äga rum före utgången av varje kalenderår.

Kontrollbesiktning kan även vara föranledd av särskilt beslut av myndighet eller förrättningsman. Föreläggande om kontrollbesiktning kan beträffande motordrivna fordon och släpfordon meddelas av länsstyrelse enligt 22 § VTF och av förrättningsman vid flygande inspektion enligt 23 § VTF.

Åtlyds inte föreläggande om kontrollbesiktning inträder automatiskt körförbud för fordonet. Automatiskt körförbud inträder enligt 24 § 4 mom. VTF även i sådana fall när fordon inte inställs till vederbörlig periodisk kontrollbesiktning. Från automatiskt inträdande körförbud är att skilja körförbud som direkt meddelas beträffande ett fordon. Sådant förbud kan meddelas av förrättningsman som utför flygande inspektion, inspektion hos försäljare enligt 23 a § VTF eller kontrollbesiktning. För att gällande körförbud skall upphöra fordras att fordonet inställs för kontrollbesiktning. I samband med sådan besiktning kan besiktningsskylt godkänna fordonet, meddela nytt föreläggande om kontrollbesiktning eller meddela nytt körförbud. Kontrollbesiktning kan



enligt 27 § 6 mom. VTF förekomma även beträffande fordon för vilka turistvagnslicens utfärdats.

Ett annat slag av besiktning är den särskilda kopplingsbesiktning som föreskrivs i 24 a § VTF och som enligt kungörelse om särskild kopplingsbesiktning den 27 juli 1961 (nr 445) skall avse släpvagnar med totalvikt över tre ton.

Närmare bestämmelser om den löpande kontrollen finns i 52—56 §§ VTK. Dessa stadganden reglerar väsentligen myndighetstövningen i samband med nämnda kontroll men innehåller också bestämmelser om rapporteringen mellan myndigheter i hithörande frågor. Stadgandenas innehåll har viss betydelse när det gäller att bedöma behovet av information i bilregistret och skall därför i korthet beröras här.

Om länsstyrelse meddelat föreläggande om kontrollbesiktning av fordon som är upptaget i bilregister i annat län eller i det militära fordonsregistret skall enligt 52 § VTK underrättelse skyndsamt sändas till myndighet som för register över fordonet.

Närmare bestämmelser om flygande inspektion finns i 53 § VTK. Bevis om sådan inspektion lämnas omedelbart till fordonets förare. Meddelas körförbud antecknas detta i beviset och i besiktninginstrument eller motsvarande handling. Underrättelse sänds till bilregistret och militära fordonsregistret om fordonet är upptaget i detta register. Om fordonets ägare inte är tillstades underrättas han om körförbudet. Detta utmärks på lämpligt sätt på fordonet. Motsvarande regler gäller i princip för körförbud som meddelats vid inspektion hos försäljare. Har föreläggande om kontrollbesiktning meddelats vid flygande inspektion sker anteckning härom i förut nämnda bevis och i besiktninginstrument eller motsvarande handling och fordonets ägare underrättas på samma sätt som vid körförbud. Vidare skall med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden bestämmas var fordonet skall inställas till besiktning. Underrättelse härom sänds ofördröjligen till vederbörande besiktningssman. Om den i föreläggandet bestämda tiden gått till ända utan att for-

donet inställts till besiktning och alltså körförbud inträtt skall förrättningsmannen sända underrättelse till registreringsmyndighet på samma sätt som när körförbud meddelats. Den som verkställer kontrollbesiktning av fordon, vars besiktninginstrument eller motsvarande handling visar att föreläggande om besiktning meddelats vid flygande inspektion, skall i princip sända underrättelse om utgången av besiktningen till den förrättningsman som gjort inspektionen.

Fordonsägare kan enligt 53 § sista stycket VTK påkalla trafiksäkerhetsverkets prövning av körförbud som meddelats vid flygande inspektion eller inspektion hos försäljare. Verket skall i förekommande fall göra anteckningar och sända underrättelse enligt nyss angivna grunder.

I 55 § VTK finns vissa bestämmelser om tillvägagångssättet vid kontrollbesiktning. Protokoll förs över sådan besiktning. Av detta skall framgå om fordonet godkänts vid besiktningen. Meddelas körförbud eller föreläggande om ny kontrollbesiktning tas bevis härom in i protokollet. Kopia överlämnas till fordonets förare.

Om registrerat fordon godkänns skall underrättelse härom i vissa fall sändas till registreringsmyndigheten. Detta gäller militärt fordon samt fordon upptaget i bilregistret om besiktninginstrument eller motsvarande handling visar att körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning meddelats utan att fordonet inställts till sådan besiktning. Godkännandet antecknas i instrumentet eller handlingen.

Meddelas körförbud vid kontrollbesiktning sker anteckning därom i besiktninginstrument eller motsvarande handling och underrättelse sänds till registreringsmyndigheten och det militära fordonsregistret om fordonet är upptaget i detta. Om besiktningen avser fordon för vilket föreläggande om besiktning meddelats vid flygande inspektion och besiktningen sker inom förelagd tid sänds underrättelse till den som gjort inspektionen. Körförbud skall på lämpligt sätt utmärkas på fordon. Fordonsägare kan påkalla trafiksäkerhetsverkets

prövning av sådant förbud. Verket har att göra anteckningar och sända underrättelser enligt nyssnämnda grunder.

Meddelas vid besiktning föreläggande om ny besiktning skall i princip anteckning ske i besiktningssinstrument eller motsvarande handling samt underrättelse sändas till registreringsmyndighet på samma sätt som när körförbud meddelats. Anteckning skall dock inte ske och meddelande skall inte sändas om föreläggandet meddelats vid periodisk kontrollbesiktning och utlöper efter det att fordonet skolat inställas till sådan besiktning.

Enligt 24 § 3 mom. VTF skall fordon som godkänns vid periodisk kontrollbesiktning förses med märke som visar tiden för nästa inställelse. I fråga om fordon underkastade den allmänna periodiska kontrollbesiktningen skall sådant märke anbringas bara om besiktningen företagits under inställelseterminen eller när denna gått till ända utan att fordonet försetts med märke.

Enligt 33 § VTK skall länsstyrelse göra anteckning i bilregistret angående föreläggande om kontrollbesiktning enligt 22 § VTF samt angående underrättelser om att enligt 14, 22, 23, 23 a eller 24 §§ VTF föreläggande om kontrollbesiktning meddelats eller upphört att gälla, körförbud meddelats eller eljest inträtt eller upphört att gälla eller körförbud hävts av trafiksäkerhetsverket. Om sådan anteckning skett och meddelande inkommer om att fordonet registrerats i annat län eller i militära fordonsregistret skall länsstyrelsen i princip sända uppgift om anteckningen till den nya registreringsmyndigheten. Om någon förvärvar fordon för vilket föreläggande om kontrollbesiktning eller körförbud gäller enligt anteckning i registret skall länsstyrelse som mottar ansökan om registrering eller anmälan om ägarbyte skyndsamt underrätta ny ägare om anteckningen i registret.

Angivna bestämmelser om protokollföring samt om antecknings- och underrättelseskyldighet skall enligt 11 § sista stycket VTK gälla även när reglerna om kontrollbesiktning enligt 14 § 1 mom. andra stycket VTF i vissa fall skall tillämpas vid

registreringsbesiktning.

Enligt 24 a § VTF får släpvagn, för vilken förordnande om särskild kopplingsbesiktning gäller, inte dras av bil efter utgången av den i förordnandet angivna tiden om inte bilen och släpvagnen samtidigt inställts för besiktning och släpvagnen godkänts för koppling till bilen. Om godkännande lämnas, utfärdar förrättningsmannen intyg därom. Sådant intyg skall medföras under färd med släpvagnen.

Enligt 77 § VTF skall bl. a. bestämmelserna om löpande kontroll över fordonsbeståndet inte tillämpas på motordrivna fordon och släpfordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål. Kontrollreglerna är inte heller tillämpliga beträffande motordrivna fordon avsedda att föras av gående eller släpfordon kopplade till sådana fordon eller beträffande motordrivna fordon eller släpfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Beträffande krigsmakten tillhöriga fordon av annat slag än de nyss nämnda gäller enligt 13 § militära vägtrafikkungörelsen den 5 november 1954 (nr 636) att de inte är underkastade reglerna om särskild kopplingsbesiktning. Militära ambulanser och brandfordon är inte underkastade bestämmelserna i 24 § 1 mom. VTF om periodisk kontrollbesiktning av vissa specialfordon. De skall i stället med ett års mellanrum inställas till besiktning enligt arméförvaltningens närmare bestämmande.

## 5.2 Reformbehovet

Bilskatteutredningen har i samarbete med rikspolisstyrelsen och i samråd med bilregisterutredningen låtit göra en undersökning rörande antalet överträdelser av förbuden att bruka oregistrerade och obesattade motorfordon och släpvagnar. Undersökningen har gjorts i anslutning till en landsomfattande trafikövervakning som anordnades av rikspolisstyrelsen under tio dagar i juni 1967. Övervakningen gällde i första hand kontroll av vissa hastighetsbestämmelser,

nykterheten i trafiken och olika handlingar, såsom körkort och besiktningsinstrument. För bilskatteutredningens räkning kontrollerades dessutom om skattekvitto medfördes under färden.

Vid undersökningen kontrollerades, förutom ett antal bussar, släpvagnar och motorcyklar, 56 199 personbilar och 7 867 lastbilar. Antalet oregistrerade eller reservregistrerade personbilar var 15 och motsvarande antal lastbilar 4. För 1 505 personbilar och 169 lastbilar medfördes inte skattekvitto. Sådant uppvisades dock inom tre dagar för 1 382 personbilar och 151 lastbilar. Av det undersökta antalet fordon av ifrågavarande slag framfördes således 123 personbilar och 18 lastbilar trots att fordonsskatt inte erlagts.

Utredningen har från bilskatteutredningen erhållit vissa uppgifter angående beräknad storlek av den fordonsskatt som undandras statsverket. Uppgifterna grundar sig på material från riksrevisionsverket och innehåller i huvudsak följande.

För 1965 uppdebiterades sammanlagt 584 914 513 kr. i fordonsskatt. Under året avkortades härav 10 505 008 kr. och levererades 568 058 314 kr. Det oguldna beloppet uppgick vid årets slut till 6 351 191 kr. dvs. 10,85 promille av det uppdebiterade beloppet. För 1966 uppdebiterades sammanlagt 620 758 751 kr. i fordonsskatt. Under året avkortades härav 12 895 172 kr. och levererades 602 229 791 kr. Det oguldna beloppet uppgick vid årets slut till 5 633 788 kr. dvs. 9,07 promille av det uppdebiterade beloppet.

Försäkringsinspektionen har i skrivelse till chefen för finansdepartementet den 24 augusti 1966 uttalat att antalet bilägare som undandrar sig att fullgöra trafikförsäkringskyldigheten enligt en grov uppskattning torde uppgå till omkring 100 000 och att premiebortfallet torde ligga i storleksordningen 40—50 milj. kr. per år eller grovt räknat en tiondel av den totala premieintäkten för trafikförsäkringen. Enligt upplysningar som utredningen inhämtat bygger inspektionens uttalande på följande beräkningar. Totala antalet registrerade motorfordon utom militära fordon antas vid års-

skiftet 1965/1966 ha uppgått till i runt tal 2 280 000. Enligt uppgifter som lämnats till inspektionen var antalet trafikförsäkrade fordon vid samma tidpunkt 2 077 000. Till denna siffra skall läggas de registrerade fordon som vid samma tillfälle omfattades av s. k. flytande försäkring eller cirka 57 000 samt cirka 21 000 fordon som var ansvarsförsäkrade. Det totala antalet försäkrade fordon uppgick alltså till sammanlagt 2 155 000 och antalet oförsäkrade fordon således till 125 000. Staten ägde vid ifrågavarande tidpunkt ungefär 18 000 civila motorfordon av denna karaktär och antalet kommunala fordon har beräknats vara högst lika stort. Av statens fordon var ungefär 10 000 ansvarsförsäkrade. Motsvarande siffra för kommunägda fordon var 11 000. Det skulle således återstå högst cirka 15 000 oförsäkrade civila fordon som ägdes av stat eller kommun. Detta antal skall avräknas från nyssnämnda antal oförsäkrade fordon. Minst ungefär 110 000 fordon skulle enligt dessa beräkningar ha varit oförsäkrade vid årsskiftet 1965/1966.

Enligt den av bilskatteutredningen gjorda undersökningen var antalet fordon som framfördes utan att fordonsskatt erlagts mycket litet. Undersökningen är emellertid behäftad med flera brister. Man har sålunda inte kunnat göra något statistiskt urval av vägar och tider och man känner inte till de årliga körsträckorna för de kontrollerade fordonen. Endast ett fåtal fordon har kontrollerats på andra vägar än riksvägar.

Riksrevisionsverkets uppgifter tyder på att den skatt för registrerade fordon som årligen undandras statsverket uppgår till omkring 9 promille av det uppdebiterade beloppet eller 5—6 milj. kr. för 1966. Uppgifterna omfattar emellertid inte sådana fordon som brukas i trafik utan att vara registrerade eftersom skatt inte uppdebiteras för dessa. Beträffande sådana fordon torde man, främst på grundval av resultatet av den nyssnämnda trafikövervakningen, kunna anta att den undandragna skatten inte uppgår till mer än 5 promille av det totalt uppdebiterade beloppet eller ungefär 3 milj. kr. för 1966.

Som framgår av det föregående är det mycket svårt att få någon bestämd uppfattning om storleken av den fordonsskatt som årligen undandras statsverket. De redovisade uppskattningarna tyder emellertid på ett belopp i storleksordningen 8 milj. kr. Utredningen har därför utgått från att den årliga skatteflykten är av ungefär den omfattning som dessa uppskattningar visar.

Även den beräkning som gjorts rörande storleken av undandragna försäkringspremier är givetvis ungefärlig och man har från försäkringsbolagshåll gjort gällande att antalet fordonssägare som undandrar sig att fullgöra försäkringskyldigheten är betydligt mindre. Klart är emellertid att fordonssägarna i stor utsträckning underlåter att fullgöra denna skyldighet. Detta beror till stor del på faktorer som ligger utanför det område som utredningen har att behandla. Till en del är emellertid anledningarna att finna i att kontrollen från registrets sida inte är tillräckligt effektiv och att stor eftersläpning föreligger i polismyndigheternas uppföljning av anmälda försäkringsärenden.

Enligt utredningens mening visar omfattningen av den undandragna fordonsskatten och de inte erlagda försäkringspremierna att det finns betydande brister i nuvarande övervakningsmöjligheter och att åtgärder fordras för effektivare kontroll över att skatte- och trafikförsäkringsplikterna fullgörs. I fråga om fordonsskatten kan måhända göras gällande att uppbörds- och indrivningsförfarandet främst måste effektiviseras. En förutsättning för att så skall kunna ske är emellertid att innehållet i bilregistret är aktuellt och tillförlitligt.

Trafiksäkerhetssynpunkter gör att samhället på ett effektivt sätt måste övervaka att kontrollbesiktningsskyldigheten fullgörs. Det nuvarande kontrollsystemet har måst utformas från utgångspunkten att bilregistret kan användas för ändamålet i begränsad utsträckning med hänsyn till att systemet eljest skulle bli en alltför stor arbetsbelastning för den nuvarande organisationen. För kontrollen har man i stället måst utarbeta ett relativt invecklat regelsystem som bygger på kontrollmärken och anteckningar i in-

strument och intyg och vars effekt till stor del beror på intensiteten i polisövervakningen. Registret redovisar mycket ofullständigt data angående företagna besiktningar. Av proposition 1964:132, där förslaget om kontrollbesiktning lades fram, framgår att en reformering av förfarandet för bilregistrering förutsattes komma att skapa förutsättningar för övervakning i andra former över att körförbud och besiktningsskyldighet efterlevs.

Det anförda visar enligt utredningens uppfattning att ett nytt bilregister bör utformas med särskild hänsyn till att kontrollen i fråga om fordonsskatt, trafikförsäkring och besiktning måste förbättras. I detta syfte bör man undersöka i vilken utsträckning registret bör innehålla en fullständigare redovisning än nu av uppgifter som behövs för kontrollen. Vidare bör man överväga vilka särskilda åtgärder som behövs för att med utgångspunkt från registret göra kontrollen mer genomgripande och effektiv.

En centralisering och automatisering av bilregistreringen ger förutsättningar för ett nytt system också när det gäller inställelser till allmän periodisk kontrollbesiktning. Det ger t. ex. möjlighet att från registret avisera berörda fordonssägare om inställelse antingen som påminnelse eller som direkt kallelse till besiktning. De problem som är förbundna med själva inställesystemet behandlas emellertid inte i detta principbetänkande utan tas upp till närmare övervägande i utredningens slutbetänkande.

### 5.3 Behov av uppgifter i bilregistret

De uppgifter som förs in i bilregistret i samband med att ett fordon första gången registrerats har självfallet stor betydelse med hänsyn till kontrollen. Det finns dock ingen anledning att i detta principbetänkande detaljerat ta upp hithörande problem.

Beträffande fordonsskatt och trafikförsäkring innehåller registret redan nu i princip en tillräckligt omfattande redovisning. Främst krävs på dessa områden att man erhåller större aktualitet hos uppgifterna.

Vidare måste kontrollen göras mer effektiv. Åtgärderna i sistnämnda hänseende behandlas närmare i följande avsnitt.

Det är angeläget att det nya registret innehåller en såvitt möjligt fullständig redovisning av de uppgifter (data) som angår fordonens tillstånd och deras ställning i besiktningshänseende. Detta innebär bl. a. att av registret bör framgå a) den tidpunkt när ett fordon skall inställas till periodisk kontrollbesiktning, b) den åtgärd som vidtagits vid inställelse (godkännande av fordonet, föreläggande om kontrollbesiktning eller körförbud), c) den tidpunkt när fordon skall inställas för kontrollbesiktning enligt föreläggande av länsstyrelse, förrättningsman vid flygande inspektion eller besiktning enligt b), d) de åtgärder som vidtagits vid inställelse enligt föreläggande, e) körförbud som meddelats av förrättningsman vid flygande inspektion eller inspektion hos försäljare. Av registret skall vidare framgå sådana körförbud som automatiskt inträder om fordon inte inställs till kontrollbesiktning.

För att önskemålen om information i registret skall kunna uppfyllas måste en viss utvidgning ske av den rapporteringskyldighet som olika organ nu har mot registreringsmyndigheterna.

Den arbetsökning som måste följa därigenom behöver inte bli särskilt omfattande eftersom vissa andra uppgifter kan falla bort. Företrädare för AB Svensk Bilprovning har för utredningen framhållit att några svårigheter inte torde möta för bolaget att till registret redovisa utfallet av varje företagens kontrollbesiktning. En konsekvens av den ökade rapporteringskyldigheten är givetvis att arbetsbelastningen på registreringsmyndigheterna också kommer att öka. Genom att registret samtidigt automatiseras blir emellertid verkningarna av denna ökning inte av någon väsentlig praktisk betydelse.

Med hänsyn till det anförda har utredningen kommit till den uppfattningen att man bör införa en i princip fullständig rapporteringskyldighet gentemot registret beträffande registrerade fordons besikt-

ningsförhållanden. Detta innebär i huvudsak följande.

Länsstyrelserna skall liksom nu lämna underrättelser om förelägganden om kontrollbesiktning enligt 22 § VTF. Förrättningsman vid flygande inspektion skall sända underrättelser inte bara som nu om meddelat körförbud utan även om förelägganden om kontrollbesiktning. Han kan då befrias från skyldigheten att göra anteckningar om sådana förelägganden i besiktning sinstrumentet eller motsvarande handling samt att sända underrättelse till registreringsmyndighet när tiden för föreläggandet gått ut och körförbud alltså inträtt. Man kan vidare bl. a. upphäva bestämmelserna om att i föreläggandet skall anges tid och plats för besiktningen samt om att underrättelse skall sändas till vederbörande besiktning sinstrumentet. I stället kan föreskrivas att den som gjort besiktningen skall sända underrättelse om utfallet härav till registret och inte som nu till den förrättningsman som gjort flygande inspektion. Kontrollen över att föreläggandet efterlevs läggs helt på registret. Förrättningsman vid inspektion hos försäljare skall rapportera körförbud till registret. Den som verkställt kontrollbesiktning skall också liksom nu rapportera körförbud till registret. Han skall vidare sända underrättelse om godkännande av fordon och om föreläggande om ny kontrollbesiktning. Om sådan rapporteringskyldighet införs har man möjligheter att upphäva nuvarande regler om anteckning av vissa förhållanden i besiktning sinstrumentet eller motsvarande handling. Vidare kan man upphäva reglerna om att underrättelse i vissa fall skall sändas till förrättningsman vid flygande inspektion. Slutligen skall den som verkställt särskild kopplingsbesiktning sända underrättelse till registret om godkännande av viss släpvagn för koppling till viss bil.

#### 5.4 Särskilda åtgärder för effektivisering av kontrollen

Enligt vad som anförts i föregående avsnitt måste bilregistret innehålla en såvitt möjligt

fullständig redovisning av besiktnings-, skatte- och trafikförsäkringsförhållanden som grundval för en effektiv kontroll. En sådan kontroll kan i praktiken ske genom att man har ett förfarande för efterlysning eller efterspaning av ägare till fordon för vilka brister konstaterats i registret. En annan form av kontroll innebär t. ex. att man på grundval av registrerad information vidtar åtgärder för att utmärka enskilda fordon så att man i trafiken kan se om de skyldigheter uppfyllts som är en förutsättning för att fordonen skall få brukas.

Ett efterlysningsförfarande tillämpas i dag t. ex. när trafikförsäkring avanmälts utan att ny sådan antecknats i registret. När man i registret konstaterar detta förhållande sker anmälan till polismyndighet. Ärendet utreds sedan och föranleder eventuellt åtal, rättegång och straff samt i förekommande fall vitesföreläggande. Eftersom registret enligt utredningens förslag skall omfatta hela landet, vara högt automatiserat och innehålla en omfattande mängd information kan man räkna med att betydligt snabbare än nu få fram underrättelser om fordonsägare försummat att fullgöra honom åliggande skyldigheter. Man kan således på grundval av det nya registret i och för sig erhålla en avsevärt effektivare kontroll över fordonsägarna än den nuvarande.

Efterlysningsförfarandet som form för övervakning genom registret har dock vissa brister. En av dessa ligger i de felkällor som kan finnas i registrerade data. Dessa felkällor beror till väsentlig grad på att fordonsägarna inte gör vederbörliga ansökningar eller anmälningar till registret. För att det framtida registret skall få avsett värde som kontrollmedel torde särskilda åtgärder därför behöva vidtas för att säkra aktualiteten hos den registrerade informationen. En annan brist ligger i att efterlysningsförfarandet medför en så stor belastning på polismyndigheterna att det redan i dag inte kan fullföljas i önskvärd omfattning. Det finns ingen anledning anta att dessa svårigheter kommer att minska om nuvarande efterlysningsförfarande behålls i framtiden. Snarare får man räkna med öka-

de svårigheter i den praktiska tillämpningen.

Ett effektiviserat register ger möjligheter att använda efterlysningsförfarandet i större utsträckning än nu. Registret kommer nämligen att visa så snart försummelse skett beträffande ett visst fordon, t. ex. när det gäller inställelse till kontrollbesiktning. När försummelse konstaterats kan anmälan ske till polismyndighet. Det finns anledning räkna med att ett sålunda ökat anmälningsförfarande inte kan följas upp av polismyndigheterna på grund av bristande resurser.

Det finns således enligt utredningens mening flera skäl att införa en kontroll av annan form än nuvarande efterlysningsförfarande. Det väsentligaste skälet är önskvärdheten att förmå fordonsägare att i större utsträckning än nu fullgöra sina skyldigheter beträffande kontrollbesiktning, fordonsskatt och trafikförsäkring. Ett annat skäl till sådana åtgärder är önskvärdheten att framkalla ett intresse hos fordonsägare att hålla registrerade uppgifter aktuella och alltså i högre grad än nu fullgöra skyldigheten att göra anmälningar till registret. Ett tredje skäl är att man såvitt möjligt bör minska eller i vart fall undvika att öka polisens arbete med kontroller.

Den kompletterande kontroll som är önskvärd kan i och för sig utformas på olika sätt.

Ett kontrollsystem enligt vilket underlätenhet att fullgöra vissa skyldigheter skall medföra att registreringsbeteckningarna avlägsnas från fordon bör som utredningen utvecklat i avsnitt 3.3 inte komma till användning.

En annan och bättre möjlighet att fylla behovet av kompletterande kontroll är enligt utredningens mening ett system med kontrollmärken, vilka under vissa givna förutsättningar och vid vissa tidpunkter sänds från registret till fordonsägare och anbringas på fordonet som tecken på att vissa föreskrivna skyldigheter fullgjorts och fordonet får brukas.

Kontrollbehovet är störst beträffande de slag av fordon för vilka skatte- och trafikförsäkringsplikt gäller och som är underkastade reglerna om periodisk kontrollbe-

siktning. Möjlighet finns att utforma ett kontrollmärkessystem så att man gör utlämnandet av märke beroende av att uppgifter finns i registret om att föreliggande skatt-, trafikförsäkrings- och besiktningsskyldighet är fullgjord.

Ett kontrollmärkessystem som skall tillämpas på nyssnämnda slag av registreringspliktiga fordon kan i princip fungera på följande sätt.

Vid bestämda tidpunkter sker körning av det maskinella registret. I samband härmed framställs ett kontrollmärke för vart och ett av de fordon beträffande vilka det konstaterats att enligt gällande regler föreskriven besiktning ägt rum, fordonsskatt erlagts och trafikförsäkring finns. Märket sänds till den i registret antecknade fordonsägaren, vilken anbringar det på föreskriven plats på fordonet. Märket an knyter till en viss kontrollperiod och färgen varierar för varje period. Märket visar att fordonsägaren fullgjort den besiktning-, skatt- och trafikförsäkringsskyldighet som måste vara uppfylld för att fordonet skall få brukas. Systemet måste vara utformat så att märke anbringas även på fordon som nyregistreras och att märkningen så långt möjligt anpassas efter händelser under löpande kontrollperiod som berör rätten att bruka fordonet.

Fördelarna med ett kontrollmärkessystem är uppenbara. Eftersom alla fordon som brukas i trafik skall ha giltigt kontrollmärke måste fordonsägarna finna det angeläget att fullgöra sina skyldigheter så att de erhåller sådant märke. Underlåtenhet att t. ex. vidmakthålla trafikförsäkring kan, om man bortser från efterlysningförfarandet, passera obemärkt längst fram till nästa tillfälle när kontrollmärke skall sändas ut. Kontrollen i den löpande trafiken kommer att bli lättare eftersom den i första hand kan koncentreras till sådana fordon som saknar giltigt kontrollmärke. Eftersom förutsättningen för att den verkliga ägaren till ett fordon skall få sitt märke är att riktiga ägaruppgifter finns i registret kan man anta att fordonsägarna får ett starkt intresse att göra vederbörliga anmälningar till registret om t. ex. ägarbyten och adressförändringar.

Därigenom ökar samtidigt förutsättningarna för att registret skall kunna hållas aktuellt.

Ett kontrollmärkessystem innehåller således ett starkt verkande tvångsmoment för fordonsägarna när det gäller fullgörandet av vissa väsentliga skyldigheter i samband med fordonsinnehav. Härigenom kan förutsättningar skapas för en viss avkriminalisering. Detta är önskvärt från många synpunkter och sammanfaller med nutida strävanden inom lagstiftningen på trafikväsendets område. Utredningen redovisar inte i detta principbetänkande några närmare förslag i fråga om avkriminaliseringen utan tar upp denna fråga i sitt slutbetänkande.

Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen för fordonsregistreringen i vissa andra länder finns kontrollmärkessystem även på andra håll. Enligt vad utredningen inhämtat är erfarenheterna härav i stort sett goda.

Givetvis medför ett kontrollmärkessystem även vissa problem. Under löpande kontrollperiod kan händelser inträffa som medför att fordon inte får brukas. Fordonet bör då i princip inte bära giltigt kontrollmärke. Om fordon t. ex. beläggs med körförbud kan detta markeras genom att kontrollmärke avlägsnas. Under kontrollperiod kan vidare inträffa att föreläggande om kontrollbesiktning meddelas. Detta förhållande bör då utmärkas på fordonet. Kontrollmärkessystemet kan utformas så att det på ett tämligen enkelt sätt tillgodoser detta intresse. Om rätten att använda fordon tidsmässigt eller eljest begränsas kan detta t. ex. markeras på fordonet genom ett märke av särskilt utseende. Detta märke, som kan benämnas interimistiskt märke, bör ha ett helt annat utseende än ordinarie märke. Frågan i vilken omfattning och i vilka situationer man skall använda sig av interimistiskt märke beror emellertid på ett flertal andra faktorer.

Kontrollmärket bör lämpligen avse ett kalenderår. Man får då inom bilregistreringen en årets färg, vilket kan underlätta den praktiska tillämpningen av systemet. Detta skall emellertid sammanställas bl. a. med den ordning som gäller för inställelser

till periodisk kontrollbesiktning och för uppbörd av fordonsskatt. Det torde av ekonomiska och andra skäl inte vara möjligt att koncentrera de allmänna periodiska kontrollbesiktningarna till kortare tid av året än f. n. Beträffande skatteuppbörden är det — som närmare utvecklas i annat sammanhang — från bilregistreringens synpunkt önskvärt att den även i framtiden är förlagd till en enda termin per år. Skatten för visst år uppbärs f. n. i februari—mars under året. Kontrollmärket, som skall avse helt kalenderår, bör helst sändas ut före eller i nära anslutning till årsskiftet. Det skulle med hänsyn härtill vara av ett visst värde om uppbörden av fordonsskatt förlades till sista kvartalet före beskattningsåret. En sådan ordning är emellertid på intet sätt avgörande för att ett kontrollmärkessystem skall kunna fungera. Kontrollen av skattskyldighetens fullgörande kan ju i och för sig mycket väl avse skatten för det år vid vars slut märket sänds ut. Märket kommer då, såvitt angår fordonsskatten, i princip att visa att inga anteckningar om restföring av skatt för vederbörande fordon finns i registret när märket sänds ut. Även genom ett märkessystem som fungerar på detta sätt kan man uppnå väsentliga fördelar när det gäller kontroll över att fordonsskatten betalas.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att nuvarande form av kontrollmärken avskaffas och att man i stället inför ett system med kontrollmärken som täcker alla de områden som övervakningen skall avse, nämligen skyldigheterna att låta verkställa föreskriven besiktning, att betala fordonsskatt och att hålla vederbörlig trafikförsäkring.

Den närmare utformningen av det föreslagna kontrollmärkessystemet är beroende av mera detaljerade undersökningar av bl. a. systemteknisk art och kommer därför att redovisas i utredningens slutbetänkande. Då systemet emellertid innebär en nyhet på bilregistreringens område har utredningen funnit anledning att redan i detta principbetänkande redovisa huvuddragen i systemets praktiska tillämpning.

*Vid registreringen* tillhandahålls ordinarie kontrollmärke för fordon som är typ- eller registreringsbesiktigade och för vilka gällande avtal om trafikförsäkring finns. Märket lämnas i princip ut av länsstyrelse. Enligt utredningens förslag skall fordon som inte är besiktigade i och för sig kunna registreras. Rätten att bruka obesiktigade fordon är emellertid inskränkt enligt bestämmelserna i 12 § 1 mom. andra stycket a)—d) VTF. Detta bör vid behov utmärkas på fordonet, lämpligen genom ett interimistiskt kontrollmärke. Märket ersätts av ett ordinarie märke när fordonet godkänts vid besiktning.

Utredningen har övervägt att uppställa krav på inbetalning av fordonsskatt för att kontrollmärke skall få lämnas ut när fordon registrerats. Detta skulle emellertid medföra ett från arbetssynpunkt tyngande kassaförfarande hos länsstyrelserna och fördelarna med en maskinell skatteuppbörd, som utredningen förordar, skulle inte kunna utnyttjas till fullo. Därtill kommer att skattskyldigheten torde eftersättas mera för äldre än för nyregistrerade fordon. Utredningen anser därför att krav på inbetalning av fordonsskatt vid registrering inte bör uppställas som villkor för att erhålla ordinarie kontrollmärke. Det kan då övervägas att utforma systemet så att interimistiskt märke lämnas ut vid registreringen, vilket märke ersätts av ett ordinarie märke så snart skatten erlagts. Praktiskt taget alla nyregistrerade fordon skulle då till en början bära interimistiskt märke. En sådan ordning är olämplig eftersom det interimistiska märket, som skall vara iögonenfallande i trafiken, bör användas endast i undantagsfall. Utredningen har med hänsyn härtill funnit att ett system, enligt vilket interimistiskt kontrollmärke utlämnas vid registreringen som ett slags påtryckningsmedel för att få fordonägarna att erlagga skatt, inte bör användas.

Enligt utredningens mening skall registrering av fordon få ske även om det inte är trafikförsäkrat. Något kontrollmärke bör emellertid inte lämnas ut förrän det visas att försäkring tecknats.

Under fordonens fortsatta tillvaro skall



kontrollmärken regelbundet sändas ut till fordonsägarna.

*Vid början av varje kontrollperiod* sänds genom det centrala registrets försorg ordinarie märke ut till fordonsägare för vars fordon registret visar att fordonsskatt erlagts och skyldighet att verkställa periodisk kontrollbesiktning fullgjorts. En förutsättning är vidare att ingen anteckning finns om att trafikförsäkringsavtal upphört eller körförbud meddelats eller eljest inträtt.

Om fordonsskatt inte betalats får fordonsägaren underrättelse om att bristande skattebetalning hindrar att kontrollmärke lämnas ut. När skatt betalats sänds märket ut efter kontroll i registret att förutsättningar härför i övrigt föreligger.

Om trafikförsäkring avanmälts utan att ny sådan tecknats underrättas fordonsägaren om att kontrollmärke inte kan erhållas förrän ny försäkring antecknats i registret. När bevis inkommer om att försäkring tecknats sänds kontrollmärke ut efter kontroll i enlighet med det nyss sagda.

Om körförbud meddelats eller eljest inträtt sänds anmaning till fordonsägaren med erinran om körförbudet och om att fordonet måste inställas till besiktning för att förbudet skall upphöra. Tillvägagångssättet kan i huvudsak organiseras ungefär som i nyss angivna fall.

De anmaningar som sänds ut från registret bör innehålla fullständiga uppgifter om hinder att utsända ordinarie kontrollmärke och om sättet att avhjälpa hindret. Om vederbörlig besiktning inte fullgjorts bör anmaning medföras när fordon inställs för besiktning. En erinran härom bör finnas i anmaningen.

*Under löpande kontrollperiod* kan t. ex. körförbud meddelas eller gällande trafikförsäkring upphöra utan att ny sådan tecknas. Kontrollmärkesystemet skall såvitt möjligt följa rätten att bruka fordonet.

Om anmälan inkommer att gällande trafikförsäkring upphört utan att ny sådan tecknats eller det konstateras att skattskyldighet inte fullgjorts sänds en anmaning till vederbörande fordonsägare. Om anmaningen inte ger resultat inleds ett efterlysningss-

förfarande på i princip samma sätt som nu. Det bör senare övervägas om inte förfarandet bör kompletteras med en regel att kontrollmärke skall avlägsnas från sådant fordon.

Samma tillvägagångssätt bör i princip tillämpas i de fall då föreläggande om kontrollbesiktning meddelas.

När körförbud meddelas för fordon avlägsnar förrättningsman ordinarie kontrollmärke från fordonet. Om körförbud eljest inträder sänds från registret en underrättelse till polismyndigheterna. Påträffas sådant fordon kontrolleras huruvida besiktning har skett. Om så inte är fallet avlägsnas kontrollmärket från fordonet.

Enligt det av utredningen föreslagna systemet skall *kontrollmärken tillhandahållas* främst av länsstyrelserna och av den centrala registreringsmyndigheten. Det kan övervägas att därutöver låta AB Svensk Bilprovning lämna ut märken i vissa fall. Denna fråga är emellertid delvis beroende på resultatet av det fortsatta systemtekniska arbetet och kommer därför att redovisas först i utredningens slutbetänkande.

Vid bedömningen av rätten för fordonsägare att erhålla *nytt kontrollmärke* i stället för ett skadat eller förkommet måste en avvägning ske mellan olika intressen.

Fordonsägare vars märke förkommit eller förstörts måste självfallet göra ansökan om nytt märke. Ansökan bör innehålla försäkran på heder och samvete om förlusten och denna bör, om polisanmälan skett, bekräftas av polisman. I övrigt bör ansökan innehålla vissa uppgifter om fordonet. Ansökan inges i princip till länsstyrelse. Efter prövning kan nytt märke lämnas ut. Uppgift härom sänds till centralregistret för notering. Förfaringsättet är i och för sig enkelt och smidigt men vissa risker för missbruk föreligger. Frågan om och på vad sätt åtgärder för att motverka missbruk bör vidtas sammanhänger med bl. a. det fortsatta systemarbetet. Problemet kommer att redovisas närmare i slutbetänkandet.

Utredningen har i detta principbetänkande inte kunnat ta ställning till *utformningen av kontrollmärkena* eller eljest närmare be-

rört de tekniska och administrativa problem som är förknippade med ett kontrollmärkes-system. Dessa frågor är delvis beroende av det fortsatta systemarbetet. Utredningen har emellertid förvissat sig om att det tekniskt och administrativt är möjligt att utforma systemet så att det fungerar smidigt, effektivt och även i övrigt tillfredsställande.

### 5.5 Registreringshandlingarnas betydelse från kontrollsynpunkt

Enligt 10 § 6 mom. VTF skall för fordon gällande besiktningsinstrument, typintyg eller vagnbok medföras vid färd. Handlingen skall på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Den skall vara i sådant skick att den utan svårighet kan läsas. I 20 § 6 mom. VTF stadgas att duplett kan erhållas av besiktningsinstrument eller typintyg om detta förstörts eller förkommit eller undergått sådan ändring att det inte lämpligen kan användas. Ansökan om duplett skall inges hos den länsstyrelse där fordonet är registrerat och skall innehålla försäkran om förlusten eller vara åtföljd av handlingen.

Gällande bestämmelser infördes 1964. I samband härmed uttalades som tidigare nämnts att en reformering av förfarandet för bilregistrering förutsattes komma att skapa förutsättningar för övervakning i andra former av att körförbud och besiktningskyldighet efterlevs.

Genom det av utredningen föreslagna centraliserade och automatiserade registret kan man erhålla en avsevärt bättre kontroll över fordonsägarna än f. n. Denna kontroll kan göras än mer effektiv genom det av utredningen förordade kontrollmärkesystemet.

Det kontrollsyfte som bestämmelsen om att besiktningsinstrument eller motsvarande handling skall medföras vid färd är avsedd att tjäna torde således till största delen kunna tillgodoses genom de av utredningen framlagda förslagen. Närmare kontroll av data angående fordon kan vid behov snabbt och smidigt ske direkt i registret. Detta kommer att innehålla fylligare information

än f. n. Utredningen har tidigare i detta kapitel föreslagit en utvidgad rapporteringskyldighet gentemot registret, vilket skapar möjligheter att upphäva reglerna om anteckning av vissa förhållanden i besiktningsinstrument eller motsvarande handling. Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att regeln om att besiktningsinstrument, typintyg eller vagnbok skall medföras vid färd i princip slopas.

Anledning kan emellertid finnas att vidmakthålla nämnda krav beträffande vissa fordonskategorier. En sådan kategori, där behov finns av kontroll beträffande andra omständigheter än dem som kontrollmärkesystemet täcker, är lastbilarna. Bestämmelser om att registreringshandlingar skall medföras vid färd med lastbil infördes redan 1955 för att underlätta polisens kontroll över fordonets utrustning och användning.

I den av utredningen föreslagna registreringsorganisationen finns givetvis möjligheter att snabbt få uppgifter ur det automatiserade registret även beträffande lastbilar. Med hänsyn bl. a. till att kontrollen av dessa fordon ofta sker vid särskilt upprättade kontrollstationer och ibland gäller många uppgifter av teknisk natur kan det vara mest praktiskt att i fordonet medföra en handling som innehåller de tekniska data som behövs för kontrollen.

Även beträffande andra fordon kan nämnda synpunkter göra sig gällande. Det rör sig emellertid här om detaljfrågor som utredningen saknar anledning att ta närmare ställning till i detta principbetänkande. Frågorna kommer i stället att behandla närmare i slutbetänkandet.

### 5.6 Sammanfattning

Utredningen har funnit att man bör införa en i princip fullständig rapporteringskyldighet gentemot registret beträffande registrerade fordons besiktningsförhållanden.

Ett system för kontroll som bygger på polisens och andra myndigheters uppföljning av ärenden som överlämnas från registret är inte tillfredsställande. Särskilda

åtgärder bör vidtas för att förbättra kontrollen. Detta bör ske genom ett system med kontrollmärken. I huvudsak innebär detta att ägarna till de fordon för vilka föreskriven besiktning skett, trafikförsäkring finns och fordonsskatt erlagts erhåller ett kontrollmärke från registret. Märket anbringas på fordonet och är giltigt för en viss period. Nytt märke för följande period sänds ut först sedan kontroll skett i registret av att nyssnämnda skyldigheter fullgjorts. Genom ett sådant system kan man få en kontroll

av de registrerade fordonen direkt i trafiken med de fördelar detta medför från övervakningssynpunkt. Systemet bör medföra att fordonsägarna i betydligt större utsträckning än nu finner det angeläget att fullgöra såväl besiktning-, trafikförsäkrings- och skattskyldigheten som skyldigheten att göra olika anmälningar till registret. Det medför även andra fördelar, såsom att det i princip inte längre är nödvändigt med regler om att besiktningssinstrument eller motsvarande handling medförs vid färd.

### 6.1 Översikt över gällande rätt

De grundläggande bestämmelserna om fordonsskatt finns i *automobilskatteförordningen* den 2 juni 1922 (nr 260). Enligt denna föreligger skatteplikt för registreringspliktiga motorfordon och släpvagnar. Vissa fordon är befriade från skatteplikt antingen direkt enligt stadgande i förordningen eller också enligt särskilt beslut av länsstyrelse. Skatt utgår med visst årligt belopp, olika för skilda slag och storlekar av fordon.

Skatteplikt inträder med den kalendermånad då fordon första gången införs i bilregister. Om fordon dessförinnan tagits i bruk som om det varit registrerat skall dock skatt utgå från och med den kalendermånad då så skett. Skatteplikt upphör med utgången av den kalendermånad då fordon avförts ur bilregister utan att ha blivit infört i annat sådant register. Om skatteplikt inträder under löpande kalenderår skall skatten för året utgå med belopp som motsvarar den del av årsskatten som belöper på den eller de månader under vilka skatteplikt gäller. Om fordons beskaffenhet ändras under löpande kalenderår skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad då ändringen skett och sänkning från och med den kalendermånad som följer näst efter ändringen.

Skyldighet att erlagga skatt åligger den som vid kalenderårets början varit eller bort

vara antecknad i bilregistret som ägare till skattepliktigt fordon. Har fordon första gången registrerats under kalenderåret åligger skattskyldigheten den som då blivit antecknad som fordonets ägare.

I bilregistret antecknas den skatteplikt som åligger där intagna fordon. Anteckning görs av den tjänsteman som registreringsmyndigheten förordnat därtill.

Registreringsmyndighet skall meddela beslut när fråga uppstår om frihet från skatt. Den som anser sig ha blivit oriktigt påförd skatt genom anteckning i registret kan påkalla beslut angående skattskyldigheten. Klagan över myndighets beslut förs genom besvär hos kammarrätten. Talan kan fullföljas till Kungl. Maj:t. Den omständigheten att skattskyldig anfört besvär befriar honom inte från att i behörig ordning betala påförd skatt.

Fordon för vilket skatt inte blivit erlagd får inte brukas förrän skatten blivit betald. Den som bryter häremot straffas med dagsböter.

*I kungörelse den 12 december 1924 (nr 513) ang. uppbörd av automobilskatt m. m.* finns bestämmelser bl. a. om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av fordonsskatt samt om skattekvitton och redovisning av dessa. Enligt kungörelsen skall fordonsskatt i registret påföras den skattskyldige första gången vid registreringen och därefter för varje kalenderår så länge fordon är underkastat skatteplikt. Påföring-

en görs av därtill förordnad tjänsteman vid registreringsmyndigheten. Denne kallas debiteringsförrättare. På rekommendation av statens organisationsnämnd tillämpas dock ett förenklat förfarande så att årsskatt anges endast vid registreringen. Påföringen granskas av debiteringsförrättaren och återkommande årlig debitering sker endast om skatteskalorna ändras. Restföring av obetald skatt noteras men inte skatt som betalas under ordinarie uppbördstermin.

Uppbörd av skatt för fordon, som är införda i registret vid kalenderårets början, sker genom postverkets försorg. Uppbördstiden börjar i princip den 10 februari och pågår t. o. m. den 4 mars. I god tid före uppbördsterminens början skall registreringsmyndighet införa kungörelse om tid och sätt för skatteinbetalning i den eller de ortstidningar som myndigheten bestämmer. Kungörelsen skall innehålla anmaning till de skattskyldiga att anmäla eventuell adressförändring till registret. Registreringsmyndighet skall i god tid före terminens början mot postförskott sända ut skattekvitto till varje skattskyldig. Vid kvittot skall vara fogat ett adresskort. Detta skall innehålla en av debiteringsförrättare utfärdad debetsedel och en postförskottsavisning som är utställd på vederbörande registreringsmyndighet. När postförskotts försändelser inlämnas till postanstalt är de åtföljda av förteckning och sammandrag. Ett exemplar av förteckningen återställs till registreringsmyndighet, försett med postanstalts kvitto. Postanstalt avskiljer adresskort från försändelse och tillställer skattskyldig kortet som avi om försändelsen. Skattekvitto hålls tillgängligt för inlösen under uppbördsterminen. Inlösen får inte ske efter terminens utgång.

Riksrevisionsverket kan i samråd med poststyrelsen föreskriva att postgiroinbetalningskort skall användas för uppbörden i stället för postförskottsavisning.

Postverket sätter in influtna skattebelopp på statsverkets checkräkning i riksbanken för resp. registreringsmyndighets räkning. Senast den 15 april avger postverket specificerad redovisning till myndighet över inlösta och inte inlösta skattekvitton. Det

exemplar av nyssnämnda förteckning som därvid återställs till myndighet utgör uppbördslängd.

Om skattskyldig gör troligt att han inte fått sin debetsedel senast den 1 mars kan han betala in skattebeloppet direkt till registreringsmyndighet i den ordning som gäller för inbetalning i allmänhet till denna myndighet. Inbetalning skall dock ske före uppbördstidens utgång. Myndighet utfärdar vid sådan inbetalning duplettkvitto. Sådant kvitto skall utfärdas även vid inbetalning som sker efter uppbördsterminens utgång men före utsändandet av restlängd. Anteckning om sådana inbetalningar görs i den tidigare nämnda förteckningen.

När ansökan görs om registrering av skattepliktigt fordon skall den skatt som belöper på tiden från skattepliktens inträde till årets slut betalas in till registreringsmyndighet. Om registreringsansökan är beroende på myndighets prövning vid årets slut skall även skatt för följande år betalas innan registrering får ske. Inbetalning görs i den ordning som gäller för inbetalning i allmänhet till myndigheten. Sker inte ansökan om registrering inom föreskriven tid skall obetalt skattebelopp snarast möjligt uppdebiteras och indrivnas. Om anmälan sker av förhållande som medför skyldighet att erlägga skatt eller att erlägga sådan skatt med högre belopp än tidigare skall på samma sätt den påförda skatten betalas in till myndigheten. I dessa fall får bevis om registrering inte lämnas ut förrän skatt blivit erlagd. Inbetald skatt redovisas i särskild uppbördslängd.

Kvitto skall utfärdas på erlagda skattebelopp. På kvittot skall finnas debiteringsförrättares underskrift eller namnstämpel samt postens eller länsstyrelsens stämpel. Kvitto utfärdat i annan ordning gäller inte. Duplettkvitto kan utfärdas när ordinarie kvitto förkommit.

Om fordon tilldelas nytt registreringsnummer under kalenderår eller om skatt för fordon höjs eller sänks kan nytt kvitto erhållas hos registreringsmyndighet mot att det gamla återlämnas. Om skatteplikt upphör och ansökan görs om restitution av er-

lagd skatt skall vederbörligt skattekvitto fogas vid ansökan.

För restindrivning, avkortning och avskrivning av fordonsskatt gäller i tillämpliga delar stadgandena härom i uppbördsförordningen. Vid restlängd skall fogas inte inlösta kvitton som avser restförda skattebelopp.

Fordonsskatt bokförs och redovisas i kronans räkenskaper på samma sätt som kronouppbörd i allmänhet.

Om någon menar att han felaktigt blivit påförd skatt genom anteckning i registret eller att fel uppkommit vid utskrivandet av hans debetsedel eller kvitto kan han inom 60 dagar från det skatten avkrävts honom påfordra skriftligt beslut i ärendet av vederbörande registreringsmyndighet. Över detta beslut kan besvär anföras på samma sätt som gäller för besvär enligt automobilskatteförordningen.

*I kungörelse den 9 november 1956 (nr 556, senast ändrad 1967:605) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt finns bestämmelser om rätt till anstånd med erläggande av viss del av skatt för fordon som vid kalenderårs början är infört i bilregister och för vilket årsskatten överstiger 1 500 kr. Om anstånd åtnjuts skall av det totala skattebeloppet viss del erläggas vid ordinarie uppbörden och återstoden i en eller flera poster senast vid vissa angivna tidpunkter, nämligen den 31 maj, den 31 augusti och den 30 november. Registreringsmyndighet skall före ordinarie uppbörds-termins början i allmänhet tillställa sådana skattskyldiga som kan få anstånd meddelande om tid och sätt för betalning av skatt. Om skattskyldig vill begagna sig av anstånd skall han inte lösa in utsänt skattekvitto utan i stället per postgiro till länsstyrelsen betala in föreskrivna delbelopp. Skattekvitto utfärdas för inbetalt belopp. Kvitto på delbelopp som inte utgör slutinbetalning förses med anteckning om att det gäller blott till och med närmast följande förfallodag. Om delbetalning inte sker i rätt tid får vidare anstånd inte åtnjutas. Obetald fordonsskatt förefaller då i sin helhet till betalning och uppförs på restlängd. Länsstyrelsen får dock*

i vissa fall medge anstånd om den del av skatten, som skolat erläggas, betalas före utsändande av restlängd.

## 6.2 Tidigare reformförslag

Bestämmelserna angående uppbörd av fordonsskatt har i stort sett varit oförändrade sedan 1924. Med hänsyn bl. a. till den ökning av fordonsbeståndet som skett motsvarar de inte nutida krav. Visserligen finns möjligheter att föreskriva att skatt skall betalas över postgiro men i allmänhet sker uppbörd fortfarande genom postförskott. Detta förfarande medför svår arbetsbelastning för registreringsmyndigheterna i samband med uppbördsterminen. Stadigvarande personal var 1965 sysselsatt med ordinarie fordonsskatteuppbörd under en tid som motsvarar sammanlagt ungefär 95 arbetsmånader. Härav utgjorde ungefär 28 arbetsmånader övertid. Dessutom anlätades extra personal till en sammanlagd kostnad av ungefär 550 000 kr.

Utredningen har från bilskatteutredningen erhållit vissa uppgifter om de kostnader som fordonsskatten vållar det allmänna. Med hänsyn till de upplysningar bilskatteutredningen erhållit från överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser synes förhållandena i Malmöhus län kunna utgöra en lämplig grund för den totala bedömningen. Med denna utgångspunkt torde man kunna uppskatta länsstyrelsernas kostnader för fordonsskatten 1965 till totalt 3 750 000 kr. eller 1: 92 kr. per fordon. Enligt samma beräkningsunderlag kan den arbetstid som åtgått för hanteringen av fordonsskatten uppskattas till 44 650 dagar eller elva minuter per fordon. Poststyrelsen har uppskattat postverkets kostnader för fordonsskatteuppbörden under 1966 till 3 800 000 kr. samt uppgett att antalet skattepostförskott samma år uppgått till 2 078 519. För 1965 torde postverkets kostnader för fordonsskatten kunna beräknas till 3 560 000 kr. eller 1: 82 kr. per fordon och den totala tidsåtgången till 32 600 dagar eller åtta minuter per fordon.

Uppbördsförfarandet har utsatts för åt-

skillig kritik och flera förslag till reformering av förfarandet har lagts fram. Här skall några av dessa förslag redovisas.

Statens organisationsnämnd föreslog 1954 att debetsedlar till fordonsskatt skulle framställas centralt i form av inbetalningshålkort och att avräkning av inbetald skatt också skulle ske centralt. Förslaget ledde emellertid endast till smärre ändringar i uppborðsförfarandet.

En arbetsgrupp inom statistiska centralbyrån lade i juli 1962 fram förslag till automatisk databehandling inom den centrala bilregistreringen. Arbetsgruppen föreslog två alternativa former för årlig uppborð av fordonsskatt.

Det ena förslaget bygger på personlig avisering av de skattskyldiga och innebär i huvudsak följande. Ett magnetband i det centrala bilregistrets datamaskin som avser läget vid årsskiftet kopieras över till ett särskilt skatteband. Detta genomgår viss maskinteknisk redigering och skatteberäkning sker med hjälp av skattetabeller som lagrats i maskinen. Därefter stansas automatiskt inbetalningskort i form av hålkort och samtidigt utskrivs uppborðslängd. Korten förses med klartext och sänds ut till de skattskyldiga. Uppborðslängderna sänds till resp. registreringsmyndighet. När skattebeloppet betalas på postanstalt stämplas och signeras inbetalningskortets kvittodel som frånskiljs och utgör ägarens skattekvitto. Postverket redovisar inbetalningskortet enligt ett förenklat förfarande. Bokföringen i journal slopas och i stället redovisas skattebeloppen dag för dag i en klumpsumma av resp. kassor. Sedan inbetalningskortet bearbetats vid postgirokontoret återställs de till centrala bilregistret. Uppgifterna på korten överförs till magnetband för jämförelse med skattebandet. Därvid erhålls ett restband som utskrivs till restlängd. Denna överlämnas till vederbörande registreringsmyndighet för åtgärd.

Enligt arbetsgruppens andra förslag gestaltas uppborðsförfarandet på ungefär följande sätt. Debitering av ordinarie skatt sker vid olika postanstalter samtidigt som skatt uppårs. Fordonsägare företer gällan-

de besiktningssinstrument och postanstalt kan debitera skatt efter tabell. Alternativt kan besiktningssinstrumentet förses med uppgift om fordons årsskatt och om delbelopp vid eventuellt anstånd. Vid betalningen utfärdar postanstalten skattekvitto jämte kopia därav på remsor som genom perforering avskiljs från särskilt upprättade skatteförteckningar. Förteckningarna förs länsvis och utskrivs i tre exemplar. Av dessa utgår det första skattekvitto, det andra redovisning till registreringsmyndighet och det tredje postverkets exemplar. Efter uppborðsterminens slut insänds registreringsmyndighetens exemplar till en för varje län särskilt angiven postanstalt. Denna ställer samman förteckningarna och översänder dem till vederbörande myndighet för redovisning av skatten. Hos myndigheten sker kontroll och restlängd upprättas. Om datamaskin används vid uppborðen kan maskinen skriva ut inbetalningskort avseende skatt jämte indrivningsavgift till alla som inte betalat sin skatt i rätt tid, varpå restlängder efter någon tid sänds till registreringsmyndigheterna.

Poststyrelsen har till utredningen överlämnat en skrivelse med två förslag till uppborð av fordonsskatt.

De innebär i huvudsak att årlig fordonsskatt erläggs per postgiro under januari månad varje år och att den som betalat skatten erhåller en kupong där det årtal skatten avser är angivet. Betalningen sker med hjälp av inbetalningskort som tillhandahålls av postanstalter och länsstyrelser. När sådant kort lämnats ut skall registreringsbevis visas upp och datumstämplas. På kortets mottagardel fyller avsändaren i namn och bostadsadress samt skattebelopp och fordonets registreringsnummer. På nyssnämnda kupong skall postens kvitto klistras upp på visst sätt. Färgen på kupongen ändras från år till år. På fordonets vindruta fastlimmas ett plastfodral med en blankett på vilken är angivet fordonets registreringsnummer och årsskattens belopp. I blanketten finns vidare ett urtag och på fodralets baksida en ficka. I denna skall nyssnämnda kupong med påsatt kvitto stickas ned på sådant sätt att man

i urtaget kan se en del av kupongen utvisande färg, årtal och del av postens kvitto.

I olika sammanhang har framförts andra förslag till ändringar i uppbördsförfarandet eller fordonsskatten i övrigt. En del av dem har överlämnats till utredningen för att tas i övervägande vid uppdragets fullgörande. Utredningen redovisar dem inte särskilt här men har beaktat dem vid ställningstaganden i hithörande frågor.

Efter kontakt med bilskatteutredningen har bilregisterutredningen utgått från att skatt knuten till fordonen kommer att finnas även i framtiden. Utredningens förslag i det följande påverkas i princip inte av ändringar i den närmare utformningen av denna skatt.

### 6.3 Utredningens överväganden

#### 6.3.1 Uppbördssystemet

Uppbörd av fordonsskatt kan utformas på olika sätt vid ett genomförande av utredningens förslag beträffande den framtida bilregistreringen. Även postförskotts-förfarande kan i och för sig användas. Ett sådant förfarande är emellertid arbetskrävande för postverket och otympligt för den enskilde samt förenat även med andra olägenheter.

Bland de andra system för uppbörd av fordonsskatt som kan komma i fråga kan man skilja mellan två huvudformer. Enligt den ena skall fordonsägaren utan särskild anmaning betala skatt antingen i samband med annan åtgärd beträffande fordon, t. ex. kontrollbesiktning eller betalning av försäkringspremie, eller också utan sådant samband. Enligt den andra huvudformen skall fordonsägaren erhålla personlig avisering angående skattebetalning. Utredningen skall här något diskutera de för- och nackdelar som är förenade med de två nu nämnda alternativen.

Till förstnämnda typ av uppbördssystem är att hänföra det som innefattas i det tidigare redovisade förslaget att skatt skall betalas med företeende av besiktningsinstrument. Utredningen har i föregående avsnitt redogjort för huvuddragen i förslaget.

I och för sig förefaller det inte orimligt att ålägga fordonsägare skyldighet att utan särskild påminnelse vid viss tid betala in förfallet skattebelopp. Fullgörande av skattskyldighet övervakas enligt utredningens förslag bl. a. därigenom att kontrollmärke inte lämnas ut om inte skatten betalas. Fordonsägarna måste därför få ett starkt intresse av att erlägga skatt på riktigt sätt.

Systemet har vissa fördelar. Fordonsskatt kommer att erläggas av den verkliga ägaren till ett fordon, oavsett om ägaranmälan gjorts eller inte. Uppbördsterminen kan förläggas tidigare på året än nu eftersom man inte behöver ta hänsyn till den tid som behövs för att aktualisera registret samt skriva och sända ut inbetalningshandlingar.

Systemet har å andra sidan väsentliga nackdelar. Som framgår i annat sammanhang undandras för närvarande flera miljoner kronor årligen i fordonsskatt. Utredningen föreslår olika åtgärder i syfte att på ett effektivare sätt förmå fordonsägarna att fullgöra sina skyldigheter i olika hänseenden. Man bör då så långt möjligt undvika att göra olika åtgärder beroende av fordonsägarna själva. Erfarenhetsmässigt brukar åtskilliga personer trots långvariga informationskampanjer i massmedia sväva i okunighet om olika av statsmakterna vidtagna åtgärder. Det är också lätt att av glömska förbise uppbördsperioden. Kostnaderna för upplysningen och andra åtgärder blir betydande. Det är tveksamt om systemet är ekonomiskt fördelaktigt för statsverket. Man kan bl. a. befara att restföringen blir särskilt stor med därav följande arbete och kostnader för det allmänna.

Systemet med uppbörd utan personlig avisering innebär att betalning av skatt inte sker genom avlämnad betalningshandling, som direkt kan bearbetas maskinellt. Stora kostnader är förenade med att i så fall framställa den databärare som krävs för att registret skall kunna aktualiseras beträffande erlagd skatt. Problem måste uppstå när det gäller att kombinera systemet med giring. Systemet förutsätter att postverket svarar inte bara för uppbörd utan även för debitering av skatt. Detta medför vissa svå-



righeter, t. ex. när det gäller att finna en tillfredsställande form för fullföljd av talan mot debiteringen.

Likartade synpunkter kan anföras beträffande ett uppbördssystem som innebär att fordonsskatt betalas i samband med att annan åtgärd vidtas rörande fordonet. I fråga om ett sådant system tillkommer att uppbördsterminen måste vara rörlig.

Det andra huvudalternativet är ett system enligt vilket skatt betalas efter personlig avisering av de skattskyldiga. Aviseringen bör ske genom att inbetalningskort framställs genom det centrala registrets försorg och sänds ut i god tid före uppbördsterminens början.

Utredningen har den uppfattningen att man i sistnämnda system kan undvika tidigare redovisade nackdelar och uppnå väsentliga fördelar från data- och redovisningstekniska samt kostnadsmässiga synpunkter. Utredningen vill särskilt framhålla följande. Först genom ett aviseringssystem kan man till fullo utnyttja de möjligheter till förbättringar av fordonsskatteuppbörden som en automatisering av registret ger. Det blir med nutida avancerad maskinteknik sannolikt billigare att avisera fordonägarna om skatteinbetalningen än att låta denna ske utan avisering. Genom ett aviseringssystem når man, i motsats till vad förhållandet skulle vara med upplysningskampanjer i massmedia, direkt kontakt med fordonägarna. Detta är av särskild betydelse eftersom man i görligaste mån vill söka hindra skatteflykt. I åtskilliga fall kan visserligen inbetalningskort komma att tillställas person som inte längre är ägare till fordon trots anteckning härom i registret. Dessa fall bör emellertid bli mindre vanliga genom de åtgärder som utredningen föreslår för att höja registrets aktualitet. Systemet erbjuder med modern databehandlingsteknik en hög grad av säkerhet och låter sig lätt anpassas till ändringar i fordonsskattens utformning.

Utredningen anser därför att systemet med personliga aviseringar av de skattskyldiga genom inbetalningskort erbjuder så bestämnda fördelar framför andra former för

uppbörd av fordonsskatt att det bör komma till användning.

Ett sådant system kan användas även om det skulle befinnas ändamålsenligt att kombinera uppbörden med utsändande av kontrollmärke. Frågan hur en sådan kombination skall ske beror på det fortsatta systemarbetet och lösningen härav kommer att redovisas i utredningens slutbetänkande.

### 6.3.2 Debitering

Debitering av fordonsskatt sker genom att skatt påförs den skattskyldige i registret första gången när fordon registreras och därefter för varje år så länge fordon är skattepliktigt. Utredningen har i det föregående redovisat huvuddragen i tillvägagångssättet vid debiteringen.

Om bilregistreringen förläggs till ett centralt register måste detta givetvis innehålla sådana data att man på grundval därav kan verkställa debitering av fordonsskatt. Ett förfarande måste finnas som motsvarar nuvarande skattedebitering. Markeringar i registret av data angående skatt förutsätter beslut av myndighet och varje ändring måste föregås av nytt beslut. Dessa beslut måste kunna överklagas i samma omfattning som nu. Frågan är då om dessa beslut skall fattas centralt eller regionalt.

Genom centrala beslut kan man främja enhetlighet i rättstillämpningen. Mot en centralisering talar emellertid att man då måste skapa en central organisation som kan svara för sådan rättstillämpning. Vidare är det omständigare att komplettera bristfälliga ansökningshandlingar. Utredningen anser att materiella avgöranden i den nya registreringsorganisationen i största möjliga utsträckning bör läggas hos länsstyrelserna. Några skäl att frångå denna princip när det gäller skatteärenden föreligger inte. Detta gäller i särskilt hög grad med hänsyn till att avgöranden i andra registreringsfrågor kan ha stor betydelse för skattskyldigheten. Om registreringsens lokala funktioner i enlighet med utredningens förslag placeras hos länsstyrelserna medför en regional förläggning av beslut i skatteärenden även den fördelen

att man kan behålla nuvarande organisation och fullföljdsordning i ärenden angående fordonsskatt.

Debitering av fordonsskatt bör därför enligt utredningens mening i princip anses som beslut av länsstyrelse. Utredningen förutsätter att metoder för beräkning av skatt på samma sätt som nu kan knytas till vissa klart angivna fakta.

På grundval av myndigheternas beslut görs markeringar i det centrala registret vilka mynnar ut i skattedebitering. Markeringar behöver i princip ändras endast vid nya skatteskalor. Sådana ändringar bör verkställas genom centrala åtgärder. Ansvar för riktigheten av markeringarna följer samma regler som i övrigt gäller för införingar i registret. Särskild debiteringsförrättare behöver således inte förordnas. Om fel skulle uppstå i markeringar eller i utskrifter som gjorts på grundval av dessa bör möjlighet finnas att erhålla rättelse. Sådana bör lämpligen ske genom beslut av länsstyrelse, vilken ju har att fatta primära beslut angående skattskyldighet. Man torde därför böra tillämpa den ordningen att skriftlig ansökan om rättelse skall inges till länsstyrelse.

### 6.3.3 Skattekvitto

Enligt 9 § automobilskatteförordningen skall automobilskattekvitto medföras på fordon under färd för att på tillsägelse av polisman kunna visas upp för denne. Företes inte kvitto inträder straffansvar om inte särskilda omständigheter föreligger.

I 6 § kungörelsen ang. uppbörd av automobilskatt m. m. finns vissa bestämmelser bl. a. angående utseendet på skattekvitto. Automobilskattekvitto med tillhörande adresskort jämte debetsedel och postförskottsansvisning skall utfärdas på blankett av det utseende som av Kungl. Maj:t fastställt formulär visar och med bottenryck vars innehåll och färg för varje år fastställs av riksrevisionsverket. Registreringsmyndigheterna erhåller sådana blanketter efter rekvisition hos verket. Utredningen har i det föregående redovisat huvuddragen av nuvarande regler om skattekvitto.

Om uppbörd av fordonsskatt i enlighet med utredningens förslag sker centralt genom inbetalningskort uppstår vissa frågor beträffande skattekvitto.

Enligt utredningens förslag skall kontroll över registrerade fordon bl. a. ske genom en form av kontrollmärke. Fordonsägare behöver emellertid få en särskild handling som visar att skatten erlagts. Kontrollmärke kan inte ersätta skattekvitto.

Skattekvittots funktion har i hög grad samband med frågan om kvitto även i framtiden skall behöva medföras under färd. Det föreslagna bilregistret är avsett att omfatta hela landet. Det skall vara högt automatiserat och mekaniserat samt innehålla omfattande och aktuell information om registrerade fordon. Man kan därför snabbt få underrättelse ur registret om fordonsägare underlåtit att fullgöra t. ex. skyldighet att betala fordonsskatt. På grundval av registret torde man således få avsevärt effektivare kontroll över fordonsägarna än f. n. Därigenom minskar behovet av särskild kontroll genom skattekvitto. Detta behov minskar ytterligare genom ett kontrollmärkesystem som gör att man i regel direkt på fordon kan se om vissa skyldigheter, bl. a. skattskyldighet, blivit fullgjorda.

Utredningen har kommit till den uppfattningen att möjligheterna till kontroll genom det automatiserade registret och kontrollmärkesystemet är fullt tillräckliga även för fordonsskatten. Något behov av en bestämmelse om att skattekvitto skall medföras på fordon under färd föreligger enligt utredningens mening inte. Nuvarande bestämmelse härom bör därför utgå.

Utredningens ställningstagande i denna fråga påverkar spörsmålet om utformningen av skattekvitto. Det torde vara fullt försvaret att låta ett vanligt postkvitto tjäna som bevis på att fordonsskatten betalats. Om kvitto förkommit eller eljest behov föreligger av nytt kvitto bör särskilt intyg om att skatten är betald kunna erhållas efter ansökan hos länsstyrelse.

Motorbranschens riksförbund har i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 4 juli 1961 påtalat vissa svårigheter att er-

hålla duplett av skattekvitto. Skrivelsen åsyftar sådana fall då förvärvare av fordon inte kan få kvitto på erlagd skatt vare sig i samband med att han förvärvar fordonet eller senare. Situationen tycks vara vanlig när det gäller återgång av avbetalningsköp. Vissa registreringsmyndigheter menar att kvitto i sådana fall inte kan anses ha förkommit och att duplettkvitto därför inte kan utfärdas.

De i skrivelsen nämnda svårigheterna torde försvinna i det nya uppbördssystemet. Kvittot kommer inte att ha samma betydelse som nu och anledning torde därför saknas att vägra utfärda särskilt intyg om att skatten är betald efter vederbörlig kontroll i registret.

#### 6.3.4 Restitution

Frågor om restitution av fordonsskatt avgörs enligt 13 § automobilskatteförordningen av registreringsmyndighet. Om skatteplikt för fordon upphör under löpande kalenderår äger den som innan skattefrihet inträdde sist var antecknad i registret som ägare till fordonet efter ansökan återfå så stor del av den för året erlagda skatten som belöper på tiden efter det skattefrihet inträtt. Motsvarande regler gäller för restitution av skatt efter sådan ändring i fordonets beskaffenhet som medför att skatten sänks.

Restitution förutsätter alltså enligt gällande regler ansökan hos registreringsmyndighet och beslut av denna. I princip bör samma ordning tillämpas i den framtida registreringsorganisationen. I det centrala registret framgår om skatt för fordon har betalats eller inte. När anmälan gjorts hos länsstyrelse av något förhållande som medför skattebefrielse eller skattelindring, eventuellt i förening med särskild ansökan om restitution, kontrollerar myndigheten i registret om skatten betalats. Om ansökan skett i vederbörlig ordning meddelar myndigheten beslut enligt vilken anmälan till registret godtas och ansökan om restitution bifalls. Beslutet rapporteras till registret. Det belopp som skall restitueras räknas ut och anses

beslutat av länsstyrelsen. Vederbörligt utbetalningskort framställs maskinellt i central instans.

#### 6.3.5 Indrivning

Enligt 9 § kungörelsen ang. uppbörd av automobilskatt m. m. skall uppbördsförordningens regler om bl. a. restindrivning i tillämpliga delar gälla även beträffande fordonsskatt. I stadgandet sägs att inte inlösta kvitton på förfallna skattebelopp skall fogas vid restlängd, vederbörligen försedda med länsstyrelses stämpel, och att intyg om erlagd restavgift skall tecknas på kvittos baksida. Registreringsmyndighet överlämnar restlängd till vederbörande kronofogdemyndighet för indrivning.

I det uppbördssystem som utredningen förordar skall restlängder utskrivs maskinellt efter uppbördstermins slut. Längderna bör på vanligt sätt vidarebefordras till verkställighet. Utredningen kommer i sitt slutbetänkande att lämna en närmare redogörelse för de tänkta reglerna om förfarandet vid indrivning av resterande fordonsskatt.

Om det kontrollmärkessystem som utredningen föreslår kommer till användning kan vissa svårigheter uppstå när indrivning skett av skatt. Det är angeläget att fordonsägare så snart som möjligt efter indrivning erhåller sitt kontrollmärke om förutsättningar härför i övrigt är för handen. Man bör inte ålägga utmätningsman att lämna ut sådana märken. Märkena bör nämligen distribueras genom så få händer som möjligt och utlämnandet måste i åtskilliga fall föregås av kontroll i registret. En lösning är att anteckning sker i det centrala registret om att skatt erlagts och att därefter ordinarie kontrollmärke sänds ut om förutsättningarna i övrigt är för handen. En annan lösning är att fordonsägare för vilken fordonsskatt blivit indriven får vända sig till länsstyrelse och där mot företeende av indrivningskvitto och efter kontroll i registret erhålla giltigt kontrollmärke. Med hänsyn särskilt till att det tar en inte obetydlig tid innan resultat av indrivning kan antecknas i registret och till att fordonsägare så snart som möjligt

bör erhålla kontrollmärke är det senare förfarings sättet att föredra.

### 6.3.6 Redovisning

Bestämmelser om redovisning av influ ten fordonsskatt finns i 10 § kungörelsen ang. upp börd av automobilskatt m. m. Här finns närmare föreskrifter om länsstyrelsernas redovisning till riksrevisionsverket av influ ten skatt. Olika bestämmelser gäller för skatt som erlagts under ordinarie upp bördstermin och för skatt som inbetalats till läns styrelsen i annan ordning. Närmare över vä ganden angående sättet för redovisning av fordonsskatten kommer att framläggas i utredningens slutbetänkande.

### 6.3.7 Tid för upp börd

Enligt utredningens förslag skall upp börd i framtiden inte ske genom postförskotts för farande utan genom att inbetalningskort sänds ut till de skattskyldiga. Genom denna ändring skapas ökade möjligheter till sådana omläggningar av skatteupp börderna som kan finnas erforderliga.

Många synpunkter kan anläggas i frågan om skatteupp börd skall äga rum per kalenderår eller på annat sätt. För bilregistreringens del bör framhållas att en koncentration av upp börderna till en termin per år i någon mån minskar arbetet med kontroll över att skatt betalas och att en sådan koncentration i väsentlig grad underlättar funktionen hos det kontrollmärkes system som utredningen förordar. Från bilregistreringens synpunkt är det därför önskvärt att upp börderna i princip är förlagda till en enda termin per år. Utredningen har emellertid beaktat de problem som uppstår om det av andra skäl skulle anses önskvärt att upp dela skatteupp börderna på flera terminer per år.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 7 februari 1966, vilken skrivelse överlämnats till utredningen, föreslagit vissa ändringar i fråga om upp börd av skatt för anståndsberättigade fordon. De föreslagna ändringarna innebär att postför-

skotts försändelse till ägare av sådana fordon skall uppta bara det belopp som skall erläggas vid den första upp börderna och att påminnelser angående upp bördstidens utgång i större utsträckning än nu skall göras i massmedia under tiden närmast före sista inbetalningsdagen.

Rätten till anstånd utnyttjas i betydande utsträckning, särskilt när det gäller tyngre fordon. Utredningen har gjort en undersökning avseende förhållandena vid sex länsstyrelser. Av undersökningen framgår att rätten till anstånd under 1966 utnyttjades till 19 % för fordon i skatteklassen 2 001—2 500 kr., till 49 % för fordon i skatteklassen 2 501—3 000 kr. och till 61 % för fordon i skatteklassen över 3 000 kr.

Nuvarande anståndsbestämmelser är i vissa avseenden svåra att sammanjämka med ett system där upp börd av skatt sker genom inbetalningskort. Dessa svårigheter ligger delvis i att anstånd åtnjuts på den enskildes eget initiativ. En annan svårighet är att det anstånd som kan erhållas inte avser viss bestämd tid utan viss längsta tid så att delbelopp skall betalas senast viss dag. Den skattskyldige får emellertid betala anståndsbelopp även dessförinnan. Otypligheten i nuvarande system ligger emellertid främst i att postförskotts försändelse sänds ut för hela skattebeloppet även om vederbörande fordonsägare med säkerhet kan beräknas använda sig av anståndet.

En ytterligare faktor att beakta är att rätten till anstånd i sin nuvarande utformning kan vålla vissa problem när det gäller funktionen hos det kontrollmärkes system som utredningen föreslår.

Från upp bördssynpunkt är det en fördel om anståndsbestämmelserna inte är fakultativa utan i stället obligatoriska, dvs. upp delning sker alltid av de skattebelopp som skall erläggas för aktuella fordonskategorier. Upp börd genom inbetalningskort ger möjligheter att i snart sagt hur stor utsträckning som helst dela upp skatteinbetalningar på olika terminer. Med hänsyn härtill vill utredningen förordar att rätt till anstånd görs oberoende av skattskyldigs eget initiativ. Bestämmelserna härom kan t. ex.

utformas så att skatt i erforderlig utsträckning uppdelas i belopp som förfaller till betalning vid olika tillfällen. Uppbörd av delbelopp sker vid varje tillfälle genom att inbetalningskort sänds ut till den skattskyldige.

Som tidigare nämnts har utredningen beaktat möjligheten att uppbörd av fordonsskatt kommer att uppdelas på flera terminer per år. Kontrollmärkesystemet kan anpassas till en sådan form för uppbörd. Olika lösningar är härvid tänkbara. Utredningen har emellertid inte ansett sig behöva ta definitiv ställning i sådana detaljfrågor nu utan återkommer härtill i slutbetänkandet.

### 6.3.8 Övriga frågor

Med det anförda har utredningen redovisat sina ställningstaganden i de mera väsentliga frågor angående fordonsskatt som har samband med en omläggning av bilregistreringen. Åtskilliga mer detaljbetonade problem återstår att lösa i sammanhanget. En omläggning av registreringen kommer också att få vissa verkningar för andra former av skatt som anknyter till registrerade fordon. Dessa frågor kommer utredningen att ta upp till närmare behandling i sitt slutbetänkande.

## 6.4 Sammanfattning

Utredningens förslag innehåller i huvudsak följande.

Fordonsskatten debiteras i princip genom beslut av länsstyrelse och debiteringen markeras i registret. Rättelser av fel vid debitering görs av länsstyrelse.

Uppbörderna sker genom att inbetalningskort sänds ut till de skattskyldiga från registret. Genom ett sådant system kan man undvika de nackdelar som är förenade med andra uppbördsalternativ och uppnå väsentliga fördelar från data- och redovisningstekniska samt kostnadsmässiga synpunkter.

De möjligheter till kontroll som man har genom registret och det därtill knutna kontrollmärkesystemet medför att något behov inte finns av bestämmelser om att skattekvitto skall medföras under färd med fordon.

Beträffande bestämmelserna om rätt till anstånd med erläggande av del av skatten förordar utredningen att rätten till anstånd görs oberoende av den skattskyldiges eget initiativ.

## 7.1 Förfarandet vid nyregistrering

### 7.1.1 Ansökans form och innehåll

*Gällande rätt m. m.* Bestämmelser om registreringsansökans form och innehåll finns i 17 § 4 mom. VTF. Ansökan om registrering skall ske skriftligen. Den skall innehålla uppgift om ägares fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress. I fråga om förut registrerat fordon skall uppgift lämnas om det registreringsnummer som fordonet tilldelats. Har fordon tagits i bruk enligt interimslicens skall uppges vilken myndighet som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer. Ansökan skall vara åtföljd av besiktningsinstrument eller typintyg i tre exemplar. Om instrument eller typintyg tidigare lagts till grund för registrering fordras dock endast ett exemplar. Vid ansökan skall vidare fogas intyg av sökande att fordonet efter det att instrument eller intyg utfärdats inte undergått sådan ändring som avses i 10 § 4 mom. VTF. Avser ansökan trafikförsäkringspliktigt fordon skall i princip bevis om trafikförsäkring medfölja i två exemplar. Slutligen skall ansökan vara åtföljd av stadgad avgift och fordons-skatt skall erläggas enligt särskilda bestämmelser.

För registreringsansökan används vanligen en blankett som genom förkryssning av tillämpligt alternativ kan användas inte bara för nyregistrering av fordon utan också för återregistrering av tillfälligt avregist-

rerat fordon, registrering i annat län av förut registrerat fordon och anmälan om ändring av äganderätt till registrerat fordon. Blanketten är indelad i avdelningar för olika kategorier av uppgifter, nämligen för fordon, ägare, interimslicens, föregående ägare, underskrift och bifogade handlingar.

Enligt vad som upplysts från olika registreringsmyndigheter har blanketten i nuvarande utformning i stort sett fungerat väl.

*Utredningens överväganden.* Enligt nuvarande bestämmelser skall registreringsansökan ha skriftlig form. Detta måste gälla även för framtiden. Behovet härav är tydligt med hänsyn till omfattningen av de uppgifter som måste lämnas vid ansökan. Vidare krävs för tillämpning av straffbestämmelserna att man kan fastslå vilka uppgifter som lämnats.

F. n. görs ansökan om registrering på särskild handling. I denna finns en del uppgifter om ägare och fordon, medan andra uppgifter om fordon och uppgifter om gällande trafikförsäkring lämnas på särskilda handlingar som fogas till ansökan. Det kan övervägas om man skall behålla detta system eller om man skall söka införa en ordning, enligt vilken registreringsansökan även innehåller plats för de data om fordon som nu finns upptagna i typintyg eller besiktningsinstrument. Utredningen återkommer emellertid till denna fråga i sitt slutbetänkande.

En annan i sammanhanget aktuell fråga

är vilka uppgifter som skall lämnas vid ansökan om registrering. Omfattningen av uppgiftsskyldigheten beror på vilka krav man ställer på innehållet i registret. Vissa avvägningar i detta hänseende har redovisats i avsnitt 5.4 och andra kommer att redovisas i utredningens slutbetänkande. De uppgifter det gäller är av olika slag. Vissa uppgifter av särskild vikt är ofrånkomliga i registret och måste alltid hållas aktuella. För dessa bör gälla en fortlöpande anmälningsskyldighet. Exempel härpå är de som rör fordonsägares namn och adress. Andra uppgifter är sådana som man visserligen kan vilja ta in i registret men beträffande vilka det inte förefaller nödvändigt att registrera senare ändringar och där någon anmälningsskyldighet därför inte heller bör föreskrivas. Ett exempel härpå kan vara uppgift om fordons färg. En tredje kategori av uppgifter slutligen är de som inte bör belasta registret men som har omedelbar betydelse för registreringsmyndighets behandling av ansökan eller ändå bör ingå i arkivmaterial eller rapporteras vidare. Exempel på sådana uppgifter är de som rör fordonsägares eller sökandes telefonnummer. Det får övervägas närmare i det fortsatta arbetet vilka av dessa uppgifter som är av sådan vikt att det är motiverat med sanktioner om oriktiga uppgifter lämnas. Blankett för registreringsansökan måste utformas så att denna grupp av uppgifter blir klart angiven och tydligt uttryckt, något som är av största vikt även för den maskinella bearbetningen.

### 7.1.2 Tid inom vilken registreringsansökan skall inges

*Gällande rätt m. m.* I 17 § 1—3 mom. VTF stadgas bl. a. följande. Ansökan om registrering av fordon skall i princip göras inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. Undantag härifrån gäller för den som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon som han förvarar i lager eller håller till salu. Beträffande släpvagn som inte registrerats förut och som tagits i bruk enligt interimis-

licens är fristen tre veckor från det fordonet tagits i bruk. I fråga om fordon som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret och sedan tagits i bruk enligt interimislicens gäller att ansökan om ny registrering skall göras inom tre veckor från det fordonet tagits i bruk. Registrering i annat län på grund av att fordons hemort ändrats skall i princip sökas inom tre veckor från det ändringen inträtt. Utgångspunkten för denna tid är bestämd på särskilt sätt om äganderätten övergått genom arv eller testamente.

I tidigare bestämmelser om bilregistrering har fristerna för ansökningar om registrering varit av olika längd. I 1915 och 1916 års författningar i ämnet fanns ingen frist för nyregistreringar men däremot stadgades att registrering av fordon i annat län skulle sökas inom en månad. I 1923 års motorfordonsförordning föreskrevs att nyregistrering skulle sökas inom 14 dagar från det fordon förvärvats. I 1930 års motorfordonsförordning slopades skillnaden mellan respittiderna i olika fall och det stadgades att ansökan och anmälan i princip skulle ske så snart som möjligt och sist inom 14 dagar. Samma bestämmelser fanns i 1936 års motorfordonsförordning. I 1944 års trafikförfattningssakkunnigas betänkande (SOU 1948: 34) nämndes bl. a. att till de sakkunniga uttalats önskemål om en förlängning av de respittider som i olika hänseenden gällde vid registrerings- och besiktningförfarandet. De sakkunniga föreslog en förlängning av fristerna till tre veckor. Denna frist upptogs som nämnts i 1951 års ännu gällande vägtrafikförordning.

Fristerna för ansökan om registrering är av mycket varierande längd i andra länder. Detta har belysts i avsnitt 2.4.

*Utredningens överväganden.* I utlandet är fristerna för ansökningar om registrering och för anmälningar vanligen kortare än i vårt land. De synes genomsnittligen vara kortast i de länder där biltäthet och trafikintensitet är störst och där behovet av aktualitet i de registrerade uppgifterna också torde vara störst. Denna aktualitet främjas om uppgifter snabbt kan föras in i registret.

Ju kortare frister som gäller för lämnandet av sådana uppgifter desto aktuellare bör man självfallet kunna hålla registret.

Skälen för en förkortning av nuvarande frister gör sig främst gällande i fråga om olika anmälningar till registret. När det gäller ansökan om registrering kan det ifrågasättas om någon frist över huvud taget blir nödvändig om utredningens förslag i övrigt genomförs. Med den nya registreringsorganisationen kommer det att vara ett synnerligen starkt intresse för var och en som förvärvar och vill bruka ett fordon att snarast ansöka om registrering av detta. Ett av skälen härtill är att registreringskyltar — såsom utvecklas i annat sammanhang — skall utlämnas genom myndighets försorg. Vidare kommer kontrollmärkesystemet att göra det angeläget för den som vill bruka ett fordon att tillse att fullständiga och korrekta uppgifter finns om fordonet i registret. Det är emellertid av principiell betydelse att en frist finns även för ansökningar om registrering. Anledning saknas att bestämma tidsgränsen annorlunda än för anmälningar till registret. Från allmänhetens synpunkt torde det vara en fördel att samma frister gäller för ansökningar om registrering och för anmälningar.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen en tidsfrist för ingivande av ansökan om registrering av samma längd som fristen för anmälningar, dvs. en vecka, räknat från förvärvet (se framställningen i avsnitt 8.2).

Utredningen föreslår i kap. 14 att fristen för registreringsansökan förkortas till en vecka utan att övergången till den nya registreringsorganisationen avvaktas.

### 7.1.3 Vem skall registreringsskyldigheten åligga

*Gällande rätt.* I 17 § 1—3 mom. VTF sägs att skyldighet att göra ansökan om registrering åligger ägare av fordon. Beträffande fordon som innehas på grund av avbetalningsköp gäller enligt 1 § 8 mom. VTF att bestämmelserna om ägare i stället skall gälla innehavare trots att äganderätten ännu

inte övergått på honom. I rättspraxis torde detta stadgande tillämpas även beträffande fordon som, utan att det är fråga om avbetalningsköp, sålts på kredit med äganderättsförbehåll. Skyldigheten att göra ansökan om registrering är straffsanktionerad genom bestämmelserna i 65 § 4 mom. VTF. Enligt dessa skall den felande straffas med dagsböter. I 70 § VTF ges särskilda bestämmelser om ägaransvaret bl. a. för de fall fordonet tillhör stat eller kommun, oskiftat dödsbo, bolag, förening eller annat samfund eller omyndig.

*Utredningens överväganden.* Utredningen har övervägt huruvida bestämmelserna om vem som har att fullgöra registreringsskyldigheten bör ändras exempelvis så att skyldigheten läggs på den som brukar ett fordon. Frågan om omyndig persons ansvar för olika åtgärder i samband med förvärv av motorfordon har väckts i olika sammanhang under senare tid. Prövningen av denna fråga ankommer emellertid inte på utredningen, som inte heller i övrigt funnit skäl att föreslå någon ändring i gällande bestämmelser om vem som skall fullgöra registreringsskyldigheten.

### 7.1.4 Forum för ingivande av registreringsansökan

*Gällande rätt.* Enligt 16 § VTF skall fordon registreras hos länsstyrelsen i det län där det har sin hemort. I stadgandet definieras hemortsbegreppet. I 17 § VTF förutsätts att ansökan om registrering skall inges till den länsstyrelse där registreringen skall ske. Enligt 17 § 3 mom. VTF skall beträffande fordon, som ändrat hemort så att det skall registreras i annat län, ansökan om registrering göras hos länsstyrelsen i det län där registreringen skall ske.

*Utredningens överväganden.* Eftersom bilregistret enligt utredningens förslag skall föras centralt uppstår frågan om inte registreringsansökan i framtiden bör kunna ges in till valfri länsstyrelse.

Den tänkta arbetsgången i ett registreringsärende innebär att ansökan granskas hos länsstyrelse som fattar beslut i anled-



ning av ansökan. Informationen i ärendet vidarebefordras för att införas i det centrala registret.

Med hänsyn till behandlingen av själva ansökan är det uppenbarligen likgiltigt hos vilken länsstyrelse denna lämnas in. Registreringsbeteckningarna skall enligt utredningens förslag inte ha någon lokal anknytning och de problem som är förenade med tilldelningen av dessa beteckningar ger inte heller anledning föreskriva bestämt forum för ingivande av registreringsansökan. Från andra synpunkter torde det inte heller ha någon betydelse för ärendets prövning vilken länsstyrelse som omhändertar och behandlar registreringsansökan. För allmänheten måste det däremot vara en fördel att registreringsansökningar inte behöver lämnas till bestämd myndighet.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att ansökningar om registrering skall få göras hos valfri länsstyrelse.

#### 7.1.5 Förutsättningar för att registreringsansökan skall bifallas

*Gällande rätt.* I 20 § 1 mom. VTF föreskrivs bl. a. att registrering skall vägras om meddelade föreskrifter inte iakttagits vid registreringsansökan. Vidare skall registrering vägras om fordon inte är i föreskrivet skick.

*Utredningens överväganden.* Registrering av fordon måste givetvis även i fortsättningen förbindas med kontroll över att fordonet tillhör en kategori som skall införas i registret. Skulle fordonet inte vara så beskaffat måste registrering vägras. Kontroll av fordonets skick i övrigt bör emellertid i enlighet med utredningens i avsnitt 3.3 redovisade principiella syn på bilregistreringens funktion inte knytas till registreringen utan till andra åtgärder.

Med hänsyn till det nu gällande villkoret för registrering att fordonet genomgått viss besiktning skall enligt nuvarande bestämmelser ansökan om registrering vara åtföljd av besiktninginstrument eller typintyg. Med hänsyn till vad nyss sagts om att registrering enligt utredningens förslag bör ske utan

anknytning till frågan om fordonskontrollen bortfaller kravet på att bevis om besiktning måste företes i registreringsärendet. Uppgifter om att fordonet är sådant att det skall registreras samt andra nödvändiga uppgifter exempelvis om fordonsägaren kan uppenbarligen enklast och naturligtast lämnas genom företeende av något slag av besiktningshandling. Kan emellertid uppgifterna i tillfredsställande omfattning lämnas på annat sätt bör registrering inte hindras av att besiktningshandling inte företes.

Registrering bör enligt utredningens förut redovisade förslag få ske även om trafikförsäkringsskyldighet inte är fullgjord. Trafikförsäkringsbevis blir därför inte något villkor för registrering men väl — liksom bevis om godkännande vid besiktning — för att kontrollmärke skall lämnas ut och därmed för att fordonet skall kunna brukas.

Utredningen har ansett det angeläget att förenkla förfarandet hos registreringsmyndigheterna bl. a. genom att förknippa registrerings- och anmälningsförfarandet med så få formaliteter som möjligt. Hanteringen av avgifterna för registrering utgör f. n. en betydande arbetsbelastning för registreringsmyndigheterna. Den enskilde irriteras ofta av att erläggande av avgift gjorts till förutsättning för att myndighet skall uppta ärendet till behandling. Som förut sagts är det angeläget att uppgifter om fordon så snart som möjligt förs in i registret så att fordonen blir underkastade den kontroll som utgår från detta. Varje åtgärd som underlättar för allmänheten att fullgöra dessa skyldigheter är av stor betydelse. I det framtida registret blir det lättare att kräva in avgift i efterskott. Detta kan ske med hjälp av inbetalningskort på samma sätt som beträffande fordonsskatt. Utredningen anser övervägande skäl tala för att underlåtenhet att erlagga avgift för registreringsansökan inte bör medföra att sökt åtgärd vägras.

I huvudsak gör sig samma synpunkter gällande i frågan huruvida inbetalning av fordonsskatt skall vara förutsättning för något moment i registreringsproceduren. Som tidigare nämnts stadgas i 5 § kungörelsen ang. uppörd av automobilskatt

m. m. att, när motorfordon eller släpvagn anmäls till registrering, den skatt skall betalas som belöper på tiden från skatteplikens inträde till årets slut och att bevis om registrering inte får lämnas ut förrän skatten betalats. I den föreslagna registreringsorganisationen skall årligen förfallande fordonsskatt betalas genom inbetalningskort som sänds ut till de skattskyldiga. Det är från administrativ synpunkt en väsentlig fördel om uppbörd av sådan skatt sker på samma sätt även för nyregistrerade fordon. Som framgår av avsnitt 5.5 skall betalning av sådan skatt heller inte vara en förutsättning för att kontrollmärke skall få lämnas ut vid registreringen. Utredningen förordar därför att betalning av fordonsskatt inte görs till förutsättning för något moment i registreringen.

#### 7.1.6 Sanktioner vid underlåtenhet att fullgöra registreringskyldigheten

*Gällande rätt.* Söks inte inom föreskriven tid registrering av fordon på sätt sägs i 17 § VTF straffas den felande enligt 65 § 4 mom. första stycket VTF med dagsböter. Om veterligen oriktig uppgift lämnas vid ansökan är straffet enligt 65 § 5 mom. första stycket VTF också dagsböter. Åtal för förstnämnda förseelse kan enligt 71 § VTF upptas av rätten i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort om detta med hänsyn till utredningen samt kostnader och övriga omständigheter finns lämpligt. Om någon genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för underlåtenhet att göra vederbörlig ansökan om registrering och även därefter underlåter att göra sådan ansökan äger länsstyrelse enligt 65 § 4 mom. tredje stycket VTF vid vite ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet. Länsstyrelse får även utdöma sålunda förelagda viten.

*Utredningens överväganden.* Även om det vid ett genomförande av utredningens förslag torde bli mindre angeläget att föreskriva en frist för ansökningar om registrering har utredningen funnit att en frist bör finnas och att den bör förkortas från nuvarande tre veckor till en vecka. Möjligheter

måste uppenbarligen finnas att tillse att fristen iakttas. Underlåtenhet att ansöka om registrering inom föreskriven tid bör därför förbindas med sanktioner. Dessa kan i större eller mindre utsträckning utgöras av straffansvar. Med hänsyn bl. a. till önskvärdheten att avkriminalisera detta rättsområde kan det övervägas att ge länsstyrelserna större möjligheter än nu att genom vitesföreläggande inkräva registreringsansökningar från fordonägare. Utredningen avser att ta upp denna fråga i sitt slutbetänkande.

## 7.2 Interimsregistrering

### 7.2.1 Gällande rätt m. m.

Enligt VTF får registreringspliktigt fordon i princip brukas endast om det är registrerat. Vissa undantag finns från denna huvudregel. Sålunda kan fordon tas i bruk enligt interimslicens. De allmänna bestämmelserna härom finns i 12 § VTF.

I 12 § 1 mom. VTF stadgas bl. a. följande. Fordon får brukas utan att vara registrerat och försett med registreringsskylt under förutsättning att särskilt tillstånd, interimslicens, meddelats och att fordonet är försett med interimsskylt. En förutsättning är vidare att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg eller också, om det är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning och därefter inte underkastats sådana ändringar som avses i 10 § 4 mom. VTF. Villkoret om besiktning gäller inte för vissa fall, nämligen om fordonet endast brukas a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning i samband med tillverkning eller reparation, b) för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage, c) för färd kortast lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning eller d) för provkörning vid besiktning.

I 12 § 2—4 mom. VTF stadgas bl. a.

följande. Interimslicens utfärdas av valfri polismyndighet. Innan licens utfärdas för trafikförsäkringspliktigt fordon skall bevis om trafikförsäkring företes. Licensen gäller för en tid av en månad och är avgiftsfri. Om villkoret om registreringsbesiktning eller upptagande i typintyg är uppfyllt skall enligt 5 § VTK bevis härom tecknas på interimslicensen. Denna skall medföras under färd med fordonet. Polismyndighet som utfärdat interimslicens för oregistrerat fordon skall även tillhandahålla interimsskyltar. För varje sådan erläggs en krona i avgift och deponeras fyra kronor. För reservregistrerat fordon som tas i bruk enligt interimslicens fordras inte interimsskyltar.

I 3—7 §§ VTK finns vissa närmare bestämmelser om förfarandet vid interimregistrering. Två exemplar av utfärdad licens överlämnas till länsstyrelsen i det län där fordonet skall ha sin hemort och ett behålls hos polismyndigheten. På detta sätt skall länsstyrelsen och polismyndigheten kunna övervaka att registrering söks inom behörig tid. Trafikförsäkringsbevis överlämnas till vederbörande försäkringsbolag, försett med uppgift om interimsskyltens nummer eller om fordonets registreringsnummer. När registrering sker av fordon för vilket interimslicens utfärdats antecknar länsstyrelsen fordonets registreringsnummer och dagen för registreringen på sina exemplar av interimslicensen och återsänder det ena exemplaret till den myndighet som utfärdat den.

Interimsregistreringen är kringgärdad av straffbestämmelser i 65 § VTF. Brukas fordon i strid med vad som föreskrivits om interimregistrering straffas vederbörande med dagsböter. Veterligen oriktig uppgift vid ansökan om interimslicens straffas likaledes med dagsböter. Om interimslicens inte medförs under färd, interimsskylt inte återställs på föreskrivet sätt eller det vid färd enligt interimslicens inte kan styrkas att fordonet genomgått föreskriven besiktning skall vederbörande i princip straffas med böter, högst 500 kronor.

Enligt 1 § lagen den 29 maj 1964 (nr 317) om vad som avses med polismyndighet är

polischefen i orten sådan myndighet om inte annat följer av lag eller författning. Enligt kungörelse den 9 oktober 1964 (nr 595) om handläggning av vissa polischefsuppgifter kan delegering ske av ärenden som eljest skall handläggas av polischef. Enligt 4 § kungörelsen må visst polisbefäl, bl. a. den som innehar eller uppehåller tjänst som förste polisassistent åläggas att i polischefens ställe fullgöra sådana uppgifter som avses i 12 § 2—4 mom. VTF. Beslut om handläggning i polischefens ställe av uppgifter enligt kungörelsen meddelas av rikspolisstyrelsen. Sådant beslut torde ha meddelats för samtliga polisdistrikt. Möjligheter torde i dagens läge i och för sig finnas att utfärda interimslicenser på alla polisens stationeringsorter. Enligt uppgift kan interimslicenser för närvarande utfärdas på 345 platser.

Rikspolisstyrelsen har i promemoria till utredningen lämnat en del uppgifter om polismyndigheternas arbete med interimregistreringar m. m. Av promemorian framgår bl. a. följande. Den personal som är sysselsatt med interimregistrering utgörs av personal i tjänsteställning från förste polis-konstaplar till kontorsbiträden. Inom Stockholms och Malmö polisdistrikt utförs arbetet huvudsakligen av polismän, medan utslutande kontorspersonal anlitas inom Göteborgs polisdistrikt. Registreringsarbetet är tidsstuderat och man har fastställt att en kansliskrivare hinner avverka ungefär 7 900 registreringsärenden per år. En årsarbetskraft hos länsstyrelse lär åtgå för kontroll av cirka 15 000 interimslicenser. Härtill kommer det arbete som är förenat med polisens utredningar för att spåra upp interimslicenser som inte följs av föreskriven registrering. Om nedan redovisade uppgifter om antalet interimslicenser läggs som grund för beräkningen torde under 1966 i hela landet cirka 30 årsarbetskrafter ha varit sysselsatta med interimregistrering samt annat arbete som följer med systemet. Enligt inhämtade uppgifter uppgick antalet utfärdade interimslicenser till 119 000 år 1961 och till 127 000 år 1962. Häri har inte inräknats de licenser som utfärdats inom

Stockholms, Göteborgs och Malmö polisdistrikt och som kan antas ha uppgått till cirka 30 000. Om man utgår från att 247 000 bilar och traktorer inregistrerats i hela riket under 1966 och att bilfirmorna låter inregistrera fordon utan föregående interimregistrering i ungefär 20 % av fallen torde antalet utfärdade interimslicenser ha uppgått till omkring 200 000 nämnda år. Antalet utlämnade par interimsskyltar bör ha varit ungefär 132 000 under 1966. Denna uppgift grundas på en jämförelse mellan förhållandena inom Stockholms, Göteborgs och Malmö polisdistrikt. Antalet skyltar som inte återlämnas är obetydligt. I Stockholms polisdistrikt redovisas ungefär 200 sådana skyltar och i Göteborgs polisdistrikt ett mindre antal, medan i Malmö polisdistrikt alla utlämnade skyltar återställs. Under 1966 har tio skyltar redovisats som förkomna i riksregistret.

Olika förslag har framförts till ändringar av reglerna om interimregistrering. Sålunda har polismästaren i Norrtälje polisdistrikt i skrivelse den 14 december 1965 till länsstyrelsen i Stockholms län bl. a. uttalat att statsverket enligt hans uppfattning måste göra en ekonomisk förlust för varje par interimsskyltar som lämnas ut och föreslagit att den som erhåller sådana skyltar skall betala en avgift om 10 kr. härför. Länsstyrelsen har översänt skrivelsen till chefen för kommunikationsdepartementet och därvid bl. a. förordat en väsentlig höjning av depositionsavgifterna. Länsstyrelsen har vidare ifrågasatt om inte låneavgiften borde höjas så att de kostnader som statsverket vållas i samband med utlåning och redovisning av skyltarna i någon mån täcks. Skrivelsen från länsstyrelsen jämte bilagor har överlämnats till utredningen för att tas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget.

### *7.2.2 Former för eventuell interimregistrering i den nya organisationen*

En eventuell interimregistrering kan i framtiden utformas på olika sätt. Man kan tänka sig denna form av registrering uppbyggd så

att den tämligen nära anknyter till nuvarande ordning. Sådana modifikationer måste dock göras som betingas av att registrering av fordon enligt utredningens förslag i princip inte skall avse någon kontroll av rätten att bruka dem. Om interimregistreringen fortfarande skall ske genom polismyndigheterna kan enligt utredningens mening två huvudalternativ komma i fråga.

Det första innebär att interimregistreringen är uppbyggd enligt ungefär samma principer som nu. Sökande skall till polismyndighet ge in särskild ansökan om tillfällig registrering att gälla för tiden till dess ordinarie registrering skett. I sammanhanget aktualiseras bl. a. frågan om avgifter för sådan tillfällig registrering.

Nuvarande låne- och depositionsavgifter innebär ett betungande moment i interimregistreringen. Det skulle därför vara av stort värde om polismyndigheterna kunde befrias från skyldigheten att handha dessa avgifter. Depositionsavgiften torde vara så liten att den knappast avhåller någon från att, om han så önskar, behålla interimsskyltarna. Det finns därför anledning överväga att slopa avgiften eller att höja den så att den effektivt fyller avsedd funktion. Övervägande skäl synes tala för att helt slopa inte bara depositions- utan även låneavgift i samband med interimregistrering. Som påtryckningsmedel i anslutning till skyldighet att återlämna skyltarna kan straffbestämmelser fungera.

Enligt utredningens förslag skall ansökan om ordinarie registrering få ges in hos valfri länsstyrelse. Detta medför svårigheter när det gäller att knyta samman interimregistreringen av fordon med den slutliga registreringen.

Det skildrade systemet innebär att interimistisk registrering av fordon sker under särskilda nummer hos en särskild myndighet som inte ingår i den vanliga registreringsorganisationen. Systemet har kvar nackdelarna hos nuvarande ordning utom såtillvida att penninghanteringen försvinner. Den främsta olägenheten är att ett och samma fordon först registreras under ett nummer i en organisation och därefter under ett an-

nat nummer i en annan organisation med de svårigheter detta medför för kontroll och för andra åtgärder beträffande fordonet.

Om interimregistreringen skall ske hos polismyndighet kan den emellertid utformas enligt ett annat system av i huvudsak följande innebörd. Den som vill ha fordon interimregistrerat lämnar in en vanlig registreringsansökan till polismyndighet. Efter granskning av ansökan meddelar myndigheten ett slags preliminär registrering samt lämnar ut ordinarie registreringsskyltar och interimistiskt kontrollmärke. Tillfälligt kör-tillstånd meddelas. Därefter lämnas handlingarna vidare till länsstyrelse som fattar beslut om slutlig registrering. Skulle ansökan inte kunna godkännas och inte heller kunna kompletteras, så att registrering måste vägras, meddelar länsstyrelsen med upphävande av den preliminära registreringen beslut att registrering inte kan ske. Beslutet bör vara omedelbart verkställbart enligt huvudregeln i 76 § VTF. Beslutet delges polismyndigheten som har att söka fordonet och avskylta detta.

En fördel med det nu skildrade systemet är att man skulle kunna slopa interimregistrering under särskilda nummer hos särskilda myndigheter och att man slipper all övervakning över att registreringsansökan hos ordinarie registreringsmyndighet görs i rätt tid. Systemet leder emellertid till att registreringsbeteckningar tilldelas samt registreringsskyltar och kontrollmärken utlämnas innan länsstyrelse meddelat beslut om registrering. Följden härav är att skyltar och interimistiska kontrollmärken kan finnas ute hos allmänheten utan att de motsvaras av ett i registret intaget uppgiftsmaterial. En följd av systemet kan vidare bli att i praktiken alla registreringsökande anlitar polisen som registreringsmyndighet för nyregistreringar. En sådan utveckling kan motverkas genom att avgifterna differentieras och görs tämligen höga för preliminära registreringar.

Möjligheter finns givetvis att förlägga något slags interimregistrering till andra organ än polismyndigheterna, t. ex. till AB Svensk Bilprovningens lokala organisation.

Detta skulle dock innebära att man ålade bolaget uppgifter som är främmande för dess egentliga verksamhet. Man skulle genom ett sådant förfarande heller inte vinna några särskilda fördelar.

Ett annat sätt att skapa möjligheter för fordonsägare att använda sitt fordon före den definitiva registreringen är att begagna sig av bestämmelserna om saluvagnslicenser. Bestämmelser om fordons brukande enligt saluvagnslicens finns i 13 § VTF. Där stadgas bl. a. följande. Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med fordon har under vissa förutsättningar rätt att bruka saluhållet fordon för bestämda ändamål, såsom demonstration eller försäljning. För att sådant brukande skall få ske krävs bl. a. att saluvagnslicens utfärdats och att saluvagnsskyltar finns på fordonet. Saluvagnsskyltar utlämnas bara under villkor bl. a. att saluvagnsskatt erlagts och trafikförsäkringsbevis ingivits.

Om man skall utforma reglerna om rätt att bruka fordon enligt saluvagnslicens så att de skall kunna fylla det behov som interimregistreringen nu tillgodoser måste fordon få brukas enligt dessa bestämmelser inte bara av yrkesmässiga handlande eller tillverkare utan även av personer som förvärvat fordon från dem. Brukandet måste vidare få ske inte bara för försäljnings- och demonstrationsändamål utan under en begränsad tid i princip för vilket ändamål som helst. En sådan ändring innebär en långtgående utvidgning av den nu mycket snäva rätten att använda fordon enligt saluvagnsbestämmelserna. Lösningen förefaller inte tillfredsställande. Den allvarligaste invändningen mot den synes vara att man delvis förlorar möjligheterna till kontroll över att fordonsägarna fullgör sina skyldigheter. Risk finns att fordon används utan att skattskyldighet eller trafikförsäkringsplikt fullgörs och utan att registrering söks i vederbörlig ordning.

I detta sammanhang kan framhållas att saluvagnsbestämmelserna inte är tillämpliga på direktimporterade fordon och att svårigheter kan uppstå beträffande bilhandlarnas redovisning till registreringsmyndighe-

ter, ansvaret för skyltarna och deras användning samt tillvägagångssättet vid definitiv registrering.

### 7.2.3 Utredningens förslag

Samtliga de lösningar av interimregistreringen som skisserats i det föregående uppvisar brister i olika avseenden. Det är organisatoriskt otillfredsställande att vid sidan av den ordinarie registreringen ha ett särskilt administrativt förfarande i form av interimregistrering vare sig detta förläggs till polismyndigheter eller andra myndigheter. Att ålägga polismyndigheter eller andra myndigheter att tjänstgöra som ombud för länsstyrelserna och meddela beslut om ett slags preliminär registrering är administrativt otympligt. Det förfarande som bygger på en uppmjukning av saluvagnsbestämmelserna ger inte någon tillfredsställande kontroll över sådana fordon som skall få brukas innan de hunnit registreras.

Från vissa håll har anförts att interimregistrering i nuvarande utformning, åtminstone i de fall då ordinarie registrering kan erhållas inom en vecka, inte fyller något påtagligt behov för bilisten som sådan utan har sitt största värde för bilhandeln, eftersom den ger möjligheter att tillhandahålla sålda fordon praktiskt taget omedelbart klara att använda i trafik. Från polisens sida har framhållits att nuvarande system med interimregistrering är personalkrävande och förlustbringande för statsverket.

Utredningens förslag till framtida registreringsorganisation innebär att organisationen byggs upp på ett sådant sätt att registrering av fordon och övriga åtgärder som behövs för att fordon skall bli klart att bruka kan fullgöras inom mycket kort tid. Enligt utredningens mening kan man utgå från att organisationen skall erbjuda sådana serviceförbättringar att behovet av snabbhet i allt

väsentligt kan täckas inom det ordinarie registreringsförfarandet.

Det av utredningen föreslagna registreringsförfarandet kommer regelmässigt att ta i anspråk endast obetydligt längre tid än den som åtgår för att i dag erhålla interimregistrering. Dessutom finns möjligheter för den som vill ha fordon registrerat och körklart att göra personligt besök hos länsstyrelse, där samtliga erforderliga åtgärder kan klaras av praktiskt taget omedelbart.

På grund av det sagda har utredningen kommit till den uppfattningen att särskilda regler om interimregistrering inte bör finnas i den framtida organisationen med dess snabba och smidiga förfarande i ärenden angående nyregistrering. Om man vid sidan av den ordinarie registreringsorganisationen med dess mekaniserade utrustning skulle anordna ytterligare en registreringsorganisation, som skulle få arbeta med manuella hjälpmedel, skulle administrationen bli så otymplig och kostnaderna så höga att en sådan lösning inte är godtagbar. Utredningen föreslår därför att nuvarande interimregistrering avskaffas och inte erhåller någon motsvarighet i den framtida organisationen.

### 7.3 Sammanfattning

Fristen för ingivande av ansökan om registrering förkortas från nuvarande tre veckor till en vecka. Ansökan får göras hos valfri länsstyrelse. I princip får registrering ske utan att besiktningsinstrument eller typintyg åtföljer ansökan och utan att trafikförsäkringsbevis företes. Underlåtenhet att erlagga avgift medför inte att sökt åtgärd vägras och betalning av fordonsskatt är inte förutsättning för något moment i registreringsproceduren.

Nuvarande interimregistrering föreslås avskaffad utan att erhålla någon motsvarighet i den framtida organisationen.

## 8.1 Omfattningen av anmälningsskyldigheten

### 8.1.1 Gällande rätt

Enligt 18 § 1 mom. VTF skall anmälan göras till registret när registrerat fordon övergått till ny ägare utan att det därför skall registreras i annat län. Enligt 18 § 2 mom. VTF skall vidare anmälan göras om ändring skett i vissa registrerade förhållanden, nämligen om registreringsbesiktning enligt 10 § 5 mom. VTF företagits, om ny trafikförsäkring tagits för trafikförsäkringspliktigt fordon eller om sådan ändring i fråga om fordons hemort eller ägares namn, hemvist eller postadress som inte föranleder ansökan om registrering i annat län eller anmälan enligt 18 § 1 mom. VTF.

Om reservregistrerat fordon övergår till ny ägare skall enligt 18 § 3 mom. VTF anmälan härom göras till den länsstyrelse i vars register fordonet är infört. För reservregistrerat fordon skall vidare anmälan göras om ändring av fordonets hemort eller av ägarens namn, hemvist eller postadress.

### 8.1.2 Utredningens överväganden

Som framhållits i olika sammanhang tidigare beror registrets användbarhet direkt på dess aktualitet och tillförlitlighet. Det är därför i och för sig önskvärt att skyldighet föreligger att göra anmälan om varje ändring i de förhållanden som tidigare med-

delats till registret. Å andra sidan torde en alltför omfattande anmälningsskyldighet ofta komma att åsidosättas även om detta medför att sanktioner inträder. En lämplig avvägning måste därför göras.

Utgångspunkten för denna avvägning måste vara att anmälningsskyldigheten skall omfatta ändringar i de förhållanden som är av betydelse för rätten att bruka fordonet och som är väsentliga för att kontrollsystemet skall fungera.

Vid avvägningen ansluter sig utredningen i princip till de bedömningar som ligger till grund för gällande bestämmelser om anmälningsskyldighetens omfattning.

Beträffande skyldigheten att göra anmälan om ny trafikförsäkring är det givetvis möjligt att ålägga försäkringsbolagen att till det centrala registret rapportera inte bara när trafikförsäkring förfaller utan även när ny sådan tecknas. Sådan rapportering skulle fylla ett angeläget behov, särskilt när det gäller fordon för vilka trafikförsäkring funnits men inte förnyats. Rapporteringen är tekniskt enkel att genomföra eftersom informationen kan överlämnas i maskinellt läsbar form. Utredningen har haft överläggningar med företrädare för försäkringsbolagen och dessa har ställt sig positiva till en ordning som den nu beskrivna. Kan systemet genomföras på ett sätt som ger garantier för en säker och ändamålsenlig funktion saknas anledning att ålägga fordonsägarna skyldighet att anmäla nya trafik-

försäkringar i annat fall än när länsstyrelse vidtagit åtgärder på grund av försummelse att ta ny försäkring.

Det skall här nämnas att utredningen tagit vissa kontakter med poststyrelsen och med centrala folkbokförings- och uppboordsnämnden för att undersöka om de anmälningar om adressförändringar som ges in till dithörande organ möjligen kan användas för bilregistrets räkning. Syftet härmed är att skapa möjligheter att slopa skyldigheten för fordonsägarna att anmäla adressförändring till registret om sådan anmälan redan givits in till postverket eller till myndighet enligt folkbokföringsförordningen. Det är f. n. inte möjligt att ta närmare ställning till berörda frågor. Utredningen återkommer härtill i sitt slutbetänkande.

## 8.2 Fristen för anmälningar

### 8.2.1 Gällande rätt

Ny ägares anmälningsskyldighet enligt 18 § 1 mom. VTF skall fullgöras inom tre veckor från förvärvet av fordonet. Enligt praxis föreligger anmälningsskyldighet även om nye ägaren innehåft fordonet kortare tid än tre veckor. Anmälan enligt 18 § 2 mom. VTF skall göras inom tre veckor från inträdet av det förhållande som anmälningsskyldigheten avser.

I 3 och 4 §§ kungörelsen den 31 augusti 1945 (nr 625; ändrad 1967: 674) med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärvas från krigsmakten, finns en frist om tre veckor för ansökan om införande i bilreservregistret och för anmälan om skrotning eller motsvarande åtgärd till arméförvaltningen.

Innebörden av att anmälan skall ske inom en viss frist är att formellt komplett anmälan skall ha kommit in till myndigheten inom den angivna tiden. Anmälan anses komplett först när samtliga de handlingar och i förekommande fall de skatte- och avgiftsbelopp som skall medfölja anmälan har kommit in.

### 8.2.2 Utredningens överväganden

I tidigare bestämmelser om bilregistrering har fristerna för anmälningar bestämts på olika sätt för skilda fall. 1915 och 1916 års förordningar på området stadgade att ägarbyte och avregistrering skulle anmälas till registreringsmyndigheten inom 14 dagar och att andra ändringar i registrerade förhållanden skulle anmälas så snart som möjligt. I 1923 års motorfordonsförordning föreskrevs att anmälan om ägarbyte, avregistrering och efterbesiktning skulle ske inom 14 dagar och att andra ändringar skulle anmälas inom åtta dagar. Genom 1930 års motorfordonsförordning slopades skillnaden mellan frister i olika fall och det stadgades att ansökan och anmälan i princip skulle ske så snart som möjligt och sist inom 14 dagar. 1944 års trafikförfattningssakkunniga (SOU 1948: 34) framhöll som tidigare nämnts att önskemål uttalats om en förlängning av de frister som i olika hänseenden gällde vid registrerings- och besiktningförfarandet. De sakkunniga föreslog en förlängning av fristerna till tre veckor. Detta förslag genomfördes i 1951 års vägtrafikförordning.

I Norge föreligger skyldighet att anmäla ägarbyte inom tre dagar. I Danmark skall ägarbyte och adressförändring anmälas inom 14 dagar och ändring av själva fordonet omedelbart. I Finland är tidsfristen för anmälningar till registret i princip en månad. I Förbundsrepubliken Tyskland skall ägarbyte och ändring av registrerade förhållanden anmälas ofördröjligen. I Belgien skall ändring anmälas till registreringsmyndigheten inom 15 dagar. I Schweiz skall som huvudregel ändring i förhållande som upptagits i registreringsbevis anmälas inom 14 dagar. I Frankrike skall ägarbyte och adressförändring anmälas omedelbart. I vissa delstater i USA förekommer mycket korta anmälningstider. I Connecticut skall sålunda ägarbyte anmälas av överlåtaren inom 24 timmar. Ändring av ägarens adress och av det registrerade fordonet skall anmälas inom 48 timmar. I New Jersey skall överlåtaren av fordon anmäla ägarbyte inom 48 timmar. Adressförändring skall anmälas



inom en vecka. Aktualiteten hos bilregistret beror självfallet i högsta grad på att anmälningsskyldigheten fullgörs och att anmälan görs snarast möjligt efter inträdet av det förhållande som skall anmälas.

Som framgår av det anförda är fristerna utomlands i allmänhet kortare än motsvarande svenska. Ofta synes fristerna vara kortast i de länder där biltätheten och trafikintensiteten är störst. Det är naturligt att en hög biltäthet i ett land ställer stora krav på ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. För detta arbete är det av stor betydelse att man har tillgång till ett bilregister vars innehåll är aktuellt. Därtill kommer att en hög biltäthet i ett land medför att polisen för sin spaning är särskilt beroende av att registret innehåller färsk och riktiga uppgifter.

Enligt tillgängliga uppgifter (Bilismen i Sverige 1967) är Sverige Europas biltätaste land med, räknat per den 1 januari 1967, 3,9 invånare per bil, följt av Frankrike med 4,3 och Storbritannien med 4,8 invånare per bil. Som nämnts i annat sammanhang torde antalet personbilar i Sverige 1970 komma att uppgå till 2,1—2,6 miljoner.

Redan fordonsbeståndets omfattning och den därav följande intensiteten i trafiken kommer mot bakgrunden av vad nyss sagts att ställa stora krav på aktualitet i bilregistret. Det är utredningens uppfattning att denna aktualitet i hög grad påverkas av anmälningfristens längd. En lång frist medför i allmänhet att det dröjer längre innan uppgifter om ändringar kommer in i registret. Den kan möjligen även ha den verkan att fordonsägarna i större utsträckning än vad eljest skulle behöva ske glömmer bort att göra vederbörlig anmälan. Det är därför önskvärt att fristerna för anmälningar avkortas.

En förutsättning för att registrets aktualitet skall kunna höjas genom att anmälningfristerna förkortas är att det kan ske utan mera betydande förfång för allmänheten. Det bör anmärkas att fristerna tidigare varit kortare än nu utan att några särskilda olägenheter synes ha varit förenade därmed. Nutidens snabba kommunikationer har dessutom förbättrat förutsättningarna för

att dessa frister skall kunna iakttas.

På grund av det anförda anser utredningen övervägande skäl tala för att minska nuvarande frist för anmälningar till registret. Utredningen föreslår att fristen förkortas från nuvarande tre veckor till en vecka. Som framgått av avsnitt 7.1.2 förordar utredningen att fristen för ansökningar om registrering får samma längd som för anmälningar.

Utredningen föreslår av skäl som redovisas i kap. 14 att fristerna — i enlighet med vad som sagts i detta avsnitt — förkortas redan i nuvarande registreringsorganisation.

### 8.3 Kretsen av anmälningsskyldiga

#### 8.3.1 Gällande rätt

Skyldigheten enligt 18 § 1 mom. VTF att anmäla övergång av äganderätt åligger i princip nye ägaren. Om denne inte har hemvist i landet och förvärvet skett genom köp, byte eller gåva åligger skyldigheten dock förre ägaren. Denne är alltid berättigad att göra anmälan men därmed upphör inte nye ägarens anmälningsskyldighet. Om förre ägaren kan visa att äganderättsövergång skett skall han enligt 20 § 4 mom. VTF avföras som ägare ur registret. Anmälan enligt 18 § 2 mom. VTF om ändring i de registrerade förhållandena skall göras av fordonsägaren.

Som tidigare nämnts gäller enligt 1 § 8 mom. VTF beträffande fordon som innehas på grund av avbetalningsköp att ägarens skyldigheter skall fullgöras av innehavaren trots att äganderätten inte övergått på honom. De särskilda reglerna i 70 § VTF har också redovisats tidigare.

#### 8.3.2 Utredningens överväganden

Den anmälningsskyldighet som nu regleras i 18 § 2 mom. VTF bör i princip liksom hittills åvila fordonsägaren. Undantag härifrån kan komma att gälla för skyldigheten att anmäla ny trafikförsäkring om rapporteringsskyldighet i motsvarande mån läggs på försäkringsbolagen.

Skyldigheten att anmäla äganderättsförvärv enligt 18 § 1 mom. VTF åsidosätts f. n. i stor omfattning och den bristande aktualiteten i registret har i inte oväsentlig mån sin grund i detta. En utväg att komma till rätta med missförhållandet kan vara att utforma anmälningsskyldigheten på ett annat sätt än nu.

Den första uppgiften i sammanhanget är att söka klarlägga *i vilken omfattning anmälningsskyldigheten åsidosätts.*

Enligt den i avsnitt 2.3.5 redovisade undersökningen hos länsstyrelserna uppgick antalet postförskott avseende fordonsskatt till ungefär 1 900 000 och antalet oinlösta kvitton till omkring 8 % därav eller ungefär 150 000. Anledningarna till att skattekvitton inte löses ut kan naturligtvis vara flera. Det finns dock anledning anta att underlåtenheten i många fall beror på att postförskottet tillställts fel person därför att överlåtelse av det fordon skatten avser inte anmälts till registret. Av intresse i sammanhanget är vidare det i avsnitt 5.3 redovisade materialet från riksrevisionsverket. Enligt detta uppditerades för 1965 fordonsskatt med cirka 585 milj. kr. Härav avkortades samma år drygt 10 milj. kr. För 1966 uppditerades enligt samma källa fordonsskatt med sammanlagt drygt 620 milj. kr. och härav avkortades under året nära 13 milj. kr. Avkortningarna torde delvis ha berott på feldebiteringar som haft sin grund i att uppgifterna i bilregistret om ägarförhållandena varit oriktiga.

Utredningen har från länsstyrelserna och överståthållarämbetet begärt uppgifter om de äganderättsutredningar som under tiden juli 1964—juni 1965 företagits beträffande registreringspliktiga fordon. En sammanställning av de inkomna uppgifterna visar att totalt omkring 74 000 äganderättsutredningar påbörjades under nämnda tid. Drygt 24 000 av dessa föranleddes av att överlåtelse av fordon anmälades av säljaren men inte av köparen. Av äganderättsutredningarna avsåg cirka 16 000 eller ungefär 23 % fordon av årsmodell 1955 eller äldre och drygt 38 500 eller 52 % fordon av årsmodellerna 1956—1960. Dessa tal kan jämföras

med det totala bilbeståndets fördelning på olika årsmodeller den 1 januari 1965. Av totalt cirka 1 800 000 inregistrerade bilar var cirka 209 000 eller knappt 12 % av årsmodell 1955 eller äldre och cirka 736 000 eller ungefär 41 % av årsmodellerna 1956—1960. De uppgifter som lämnats av länsstyrelserna och överståthållarämbetet visar också att av de fordon som varit föremål för äganderättsutredning drygt 12 000 eller ungefär 17 % skrotades inom ett år från det utredningen inleddes.

De redovisade siffrorna bekräftar uppfattningen att de som förvärvar fordon i stor utsträckning underlåter att anmäla förvärven till bilregistret. Nyssnämnda sammanställning visar också att de fordon som på detta sätt i viss mån undandras offentlig kontroll i betydande omfattning är av äldre årsmodell och till följd därav sannolikt mindre tillförlitliga från trafiksäkerhetssynpunkt.

Som närmare redovisats tidigare kommer fordonsbeståndet att öka kraftigt under de närmaste åren. Enligt de kalkyler som har framlagts i betänkandet Handelsn arbetskrafts- och investeringsbehov fram till 1970 (SOU 1966: 10) räknar man med att den genomsnittliga försäljningen av bilar fram till 1970 kommer att uppgå till ungefär 320 000 enheter per år medan den årliga bilsrotningen under samma tid antas komma att omfatta i genomsnitt 175 000 enheter.

Det anförda visar enligt utredningens mening klart att det finns ett trängande behov av säkrare redovisning av äganderättsförhållandena i bilregistret.

När man överväger vilka åtgärder som bör väljas för att uppnå en högre grad av aktualitet är det uppenbarligen väsentligt att känna närmare till *anledningarna till att anmälningsskyldigheten inte fullgörs.* Med utgångspunkt från förvärvarnas bevekelsegrunder torde man kunna urskilja tre olika ägarkategorier. Det finns en grupp fordonsägare som av okunnighet om gällande bestämmelser underlåter att fullgöra sin anmälningsskyldighet. En annan kategori består av personer som av oföretagsamhet för-

summer att göra anmälan. Slutligen finns det en grupp som avsiktligt söker dölja sitt förvärv, i allmänhet för att undvika de ekonomiska konsekvenser som följer av fordonsinnehavet.

För den förstnämnda gruppens del fordras bättre information om de skyldigheter som är förenade med förvärv av motorfordon. En åtgärd som skulle ha gynnsam effekt skulle vara om trafikskolorna i samband med undervisningen av körkortsaspiranter lämnade uppgifter om de bestämmelser angående registrerings- och anmälningskyldighet som gäller för bilägarna. Utredningen anser emellertid att detta önskemål bör kunna beaktas utan att utredningen lägger fram ett formligt förslag härom. För den händelse de åtgärder som utredningen förordar skulle leda till att nya bestämmelser om bl. a. anmälningskyldighet införs bör också publiciteten kring de nya reglerna åtminstone temporärt leda till en ökad kännedom om de skyldigheter som följer med förvärv av motorfordon.

Beträffande den kategori av förvärvare som av oföretagsamhet försummar att göra vederbörlig anmälan behövs bl. a. ökad information. Denna skulle i viss mån kunna förbättra anmälningsfrekvensen. Viktigare synes emellertid vara att man underlättar förfarandet för de anmälningskyldiga genom att tillhandahålla enkla blanketter och ge dessa stor spridning. Även en effektivare påtryckning än nuvarande straffbestämmelser borde kunna leda till önskat resultat.

Vad slutligen angår de personer som avsiktligt söker dölja sitt innehav av motorfordon fordras uppenbarligen sanktioner som neutraliserar den nytta som de anser sig ha av att dölja sitt förvärv. Nuvarande straffpåföljder synes inte vara tillfyllest i detta avseende. Man torde på ett betydligt effektivare sätt kunna komma till rätta med detta problem genom andra typer av åtgärder.

Utredningen har övervägt olika sätt att förmå fordonsägarna att anmäla skedda äganderättsövergångar.

Om ansvaret för ordningsföreseelser enligt VTF eller betalningskyldigheten för for-

donsskatten utformas så att den i registret antecknade fordonsägaren svarar för böter resp. skatt skulle följderna säkerligen bli en bättre aktualitet i registret. Det skulle då i hög grad ligga i överlåtarens intresse att genom anmälan till registret visa att överlåtelse skett och att han alltså inte längre skall stå som ägare till fordonet. Denna lösning har emellertid ansetts betänklig. Det ansvar som då skulle åläggas den registrerade fordonsägaren har utredningen f. ö. menat vara en nyhet inom det svenska rättssystemet som inte kan förordas bara för att man skall få ett aktuellare register.

En annan möjlighet som diskuterats inom utredningen är att låta fordonsägaren betala en depositionsavgift i samband med registreringen, vilken avgift skulle kunna återfås vid anmälan om överlåtelse. Utredningen har emellertid funnit en sådan ordning olämplig främst av administrativa skäl.

Som tidigare nämnts föreslår utredningen ett system med kontrollmärken genom vilket man skall kunna övervaka att fordonsägarna fullgör de skyldigheter som är förenade med innehav och brukande av fordon. För att erhålla märket blir fordonsägaren nödsakad att en gång om året aktualisera vissa väsentliga uppgifter i registret.

Om kontrollmärkesystemet genomförs kan man anta att anmälningskyldigheten kommer att fullgöras bättre än nu. Det blir emellertid i vissa fall möjligt att under i det närmaste ett år, dvs. fram till dess nästa kontrollmärke skall vara det enda giltiga, underlåta att göra anmälan om äganderättsövergång. Utredningen anser därför att enbart kontrollmärkesystemet inte är tillfyllest när det gäller att erhålla den nödvändiga aktualiteten i registret.

I syfte att erhålla en bättre aktualitet i registret har utredningen till närmare diskussion tagit upp frågan om *införande av allmän skyldighet för överlåtare av registrerat fordon att göra anmälan till registret om överlåtelser*.

Denna form av anmälningskyldighet diskuterades redan i förarbetena till den förordning den 11 juni 1915 genom vilken den egentliga bilregistreringen infördes. Tillkal-

lade sakkunniga uttalade nämligen i sitt den 5 februari 1912 avgivna betänkande bl. a.

För att registret skall bliva fullständigt erfordras emellertid, att vid förändring av äganderätten anteckning därom göres i registret och för möjliggörande härav att skyldighet ålägges vederbörande att i dylika fall göra anmälan till registret. Detta kan åläggas antingen endast en av kontrahenterna — i sådant fall väl närmast den nye ägaren — eller ock bådadera. Genom sista alternativet skulle effektiv kontroll lätt och bekvämt ernås, och någon vidare olägenhet för överlåtaren, om jämväl honom ålades anmälningsskyldighet, skulle icke föreligga, oavsett att det ligger i hans självförstådda intresse att anteckningen sker. Emellertid yppar sig svårighet vid andra än frivilliga överlåtelser, vid arv, konkurs eller exekutiv försäljning. Osäkert torde vara, om en administrativ författning kan ålägga en arvs- skiftesförrättare en dylik skyldighet, vars övriga åligganden finnas angivna i allmänna lagen. Oavsett detta skulle kännedomen om en sådan skyldighet mycket långsamt spridas på landsbygden, och att under sådana förhållanden stipulera straff för underlåtenhet är icke tilltalande. Samma anmärkning torde gälla för en konkursförvaltning. Målet att göra registret fullständigt bör kunna ernås genom att lägga skyldigheten allenast på den nye ägaren.

Endast i ett fall bör anmälningsskyldighet åläggas överlåtaren, nämligen när automobilen avyttras till utlandet. Visserligen kan detta tänkas ske genom tvångsförsäljning eller arv, men sådant torde komma att ske i så ytterst sällsynta fall, att särskild lagbestämmelse för dem ej kan anses erforderlig.

Utredningens förslag följdes och den reglering av anmälningsskyldigheten som infördes i 1915 års författning har i princip behållits. Frågan om anmälningsskyldighet för överlåtaren har emellertid behandlats i åtskilliga senare sammanhang men har inte föranlett några åtgärder. Som skäl har därvid åberopats bl. a. att behov av sådan anmälningsskyldighet inte förelåg. Under senare tid har emellertid frågan delvis kommit i ett annat läge än tidigare, beroende på den starka ansvällningen av fordonsbeståndet och behovet av kontroll över detta. Sålunda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 januari 1962 med förslag till åtgärder för kontroll av trafikdugligheten hos vissa motorfordon

bl. a. förordat att skyldighet införs för såväl köpare som säljare att anmäla övergång av äganderätt till fordon. Även i andra sammanhang har frågan aktualiserats och utredningen anser att tiden är mogen att i detta sammanhang ta upp frågan till allvarligt övervägande.

I utlandet har överlåtare av fordon i stor utsträckning ålagts anmälningsskyldighet. I Norge skall sålunda såväl köpare som säljare göra anmälan om överlåtelse. Anmälan kan ske på gemensam blankett. I Förbundsrepubliken Tyskland skall överlåtelse av äganderätt till fordon tecknas på fordonsägarens äganderättsbevis, vilket köparen sedan skall ge in till registreringsmyndigheten. Säljaren skall till denna anmäla köparens namn och adress. I Frankrike skall säljaren på köparens ansökningshandling intyga att överlåtelser har skett och han skall dessutom separat anmäla köparens namn och adress till registreringsmyndigheten. Även i Storbritannien finns skyldighet för säljare att anmäla äganderättsövergång. Sådant skyldighet finns även föreskriven i flera delstater i USA. I Connecticut skall sålunda säljare av ett fordon teckna överlåtelse av fordonet på äganderättsbeviset. Han skall därefter lämna detta till köparen som har att ge in det till registreringsmyndigheten. Säljaren skall dessutom anmäla den nye ägarens namn och adress till myndigheten. I andra amerikanska stater finns bestämmelser liknande dem i Connecticut.

Införande i vårt land av allmän anmälningsskyldighet för den som överlåter registrerat fordon skulle kunna vara ett värdefullt hjälpmedel för att hålla uppgifterna i registret aktuella. En sådan anmälningsskyldighet kan utformas på olika sätt.

Det är i och för sig möjligt att vid införandet av obligatorisk överlåtaranmälan slopa anmälningsskyldigheten för förvärvaren. Det finns emellertid ingen anledning anta att en sådan ordning skulle vara bättre än den nuvarande. Det enda realistiska alternativet torde vara det där anmälningsskyldighet föreligger för både överlåtare och förvärvare.

Om anmälan skall göras av såväl över-

låtare som förvärvare bör i och för sig notering i registret kunna ske på grund av den anmälan som kommer in först.

Om anteckning av ny ägare i registret skall ske efter anmälan enbart från överlåtaren måste denne lämna uppgift om den nye ägarens namn, adress och andra förhållanden som fordras för anteckningen. Överlåtaren kan inte rimligen åläggas att avkräva förvärvaren legitimation eller eljest vidta särskilda åtgärder för att kontrollera uppgifterna om denne. Överlåtarens skyldigheter med avseende på dessa uppgifter bör begränsas till att han skall efterfråga dem och underkasta dem en viss granskning. Han bör kunna godta dem för anmälan om de inte uppenbart är felaktiga eller orimliga. Endast om sådana uppenbart felaktiga eller orimliga uppgifter tas in i anmälan torde överlåtaren kunna drabbas av ansvar för lämnande av vederliga oriktiga uppgifter. Det kan inte vara verklighetsfrämmande att utgå från att både överlåtare och förvärvare i samband med överlåtelse av motorfordon — som ofta kräver upprättande av olika handlingar — är villiga att medverka när det gäller att lämna erforderliga uppgifter.

Anmälningarna från överlåtare kommer sannolikt i huvudsak att vara korrekta. Nuvarande frivilliga överlåtaranmälningar har visat sig i allt väsentligt vara riktiga. Det kan dock inte uteslutas att överlåtare i vissa fall lämnar felaktiga uppgifter i olika avseenden. Likaså kan det i undantagsfall förekomma att en fordonsägare anser det fördelaktigt att anmäla en överlåtelse trots att han fortfarande är ägare till fordonet. Med hänsyn härtill bör den uppgivne förvärvaren, i de fall anteckning sker efter anmälan enbart från överlåtaren, underrättas om den vidtagna åtgärden och få tillfälle att inom viss tid rätta överlåtarens uppgifter eller göra invändningar mot den påstådda överlåtelsen.

Om den uppgivne förvärvaren inte kommer med några invändningar har detta i och för sig inte någon prejudicerande verkan eftersom uppgifterna i registret inte gäller om de visas vara oriktiga. Kommer

den uppgivne förvärvaren med sådana invändningar mot överlåtarens uppgifter att anteckningen synes oriktig torde detta normalt leda till att en undersökning inleds för att få rätta förhållandet utrett. Innan undersökningen är klar behöver man i och för sig inte ändra den verkställda åtgärden. Anteckningarna i registret om äganderätten till fordon medför emellertid skyldigheter i vissa avseenden, såsom beträffande fordonsskatt och trafikförsäkring. Det torde därför vara riktigast att sådana invändningar som det nu gäller föranleder att den gjorda äganderättsanteckningen avförs. Den förre ägaren kommer då att stå kvar som ägare. Man torde kunna utgå från att dessa fall blir sällsynta.

Om anmälningsskyldighet vid straffansvar skall åvila såväl överlåtare som förvärvare av ett registrerat fordon så att anteckning i registret skall kunna ske efter anmälan från endera uppkommer frågan om ansvar bör utkrävas av en försumlig överlåtare eller förvärvare när anteckning har kunnat ske på grund av anmälan från den andra parten. En sådan kriminalisering torde emellertid inte tjäna något syfte eftersom man redan har erhållit den effekt som man önskat uppnå, nämligen anteckning om äganderättsövergången i registret.

Det nu beskrivna systemet skulle i korthet innebära följande. Förre ägaren skall vara skyldig att anmäla sin överlåtelse och därvid meddela förvärvarens namn och adress samt de övriga uppgifter som fordras för att anteckning skall kunna ske. Den nye ägarens anmälningsskyldighet behålls. Om anmälan kommit in från någon av parterna och innehåller erforderliga uppgifter om nye ägaren sker anteckning i registret. Om anteckningen gjorts efter anmälan enbart från överlåtaren underrättas den uppgivne förvärvaren om den verkställda åtgärden och anmanas att inom viss tid fullgöra sina åligganden eller framställa eventuella invändningar. Kommer den uppgivne förvärvaren med invändningar mot anteckningen skall denna gå åter. Något underrättelseförmärande synes inte erforderligt om anmälan kommit in bara från förvärvaren. Det bör

tilläggas att utredningens resonemang är principiellt. Möjligheter finns att vissa ändringar måste göras i själva arbetsgången, beroende på vilken systemlösning som finnes lämpligast.

Enligt utredningens uppfattning bör man med en ordning som den nu beskrivna kunna uppnå väsentliga fördelar. Det är naturligt för överlåtaren att göra anmälan eftersom han önskar bli fri från de förpliktelser som i olika avseenden är förbundna med fordonsinnehav. Man kan givetvis inte på denna väg annat än i begränsad mån komma till rätta med den kategori av ägare som avsiktligt försöker dölja sitt fordonsinnehav. Kontrollmärkesystemet fyller då en väsentlig funktion eftersom fordonsägaren inte får något nytt kontrollmärke i samband med den följande kontrollperiodens början.

När äganderätt till fordon övergått genom arv eller testamente kan viss tvekan uppstå om vem som skall fullgöra överlåtarens skyldighet. Dessa fall är emellertid förhållandevis fåtaliga och några särskilda föreskrifter torde inte behövas eftersom den som företräder dödsboet eller är delägare däri torde kunna göra ifrågavarande anmälan. När försäljning sker genom konkursförvaltning åligger överlåtarens anmälningsskyldighet konkursförvaltaren. I fråga om de s. k. oklara överlåtelsefallen bl. a. sådana fall när olika meningar råder mellan kontrahenterna huruvida äganderätten till fordon övergått, får utredning göras i vanlig ordning.

Det beskrivna systemet kan i och för sig medföra att antalet ärenden i registret ökar. Detta medför emellertid inte att arbetsbelastningen ökar i samma omfattning. Såväl överlåtarens som förvärvarens anmälan avser samma fordon och kan oftast behandlas samtidigt. På lämpligt sätt kan i blanketterna anmärkas att överlåtaren och förvärvaren bör lämna in sina ansökningar gemensamt. Det arbetsmoment som tillkommer är utsändandet av anmaningar och uppföljningen av dessa. Det finns emellertid skäl anta att ökningen av arbetsbördan uppvägs av betydande fördelar från arbets-

organisatorisk synpunkt. Antalet äganderättsutredningar måste minska. En ökad aktualitet medför på lång sikt i andra avseenden en arbetsminskning även för registreringsmyndigheterna.

En utvidgad anmälningsskyldighet kan i och för sig medföra en ökad belastning för polisen och för åklagarna. Ökningen beror emellertid i hög grad av hur man förfar i det läget att endast en anmälan gjorts. Som tidigare angivits bör ansvar inte utkrävas när riktig anteckning kunnat ske på grundval av den anmälan som kommit in. Det torde emellertid inte vara lämpligt med någon särskild åtalsreglering eller rekommendationer om åtalsetfergift för att lösa detta problem. Mot en sådan lösning kan nämligen riktas invändningar dels av principiella skäl och dels på den grund att man inte därigenom skulle undvika en ökning av polisens och åklagarnas arbetsbörda. I stället bör den lösningen väljas att både överlåtarens och förvärvarens anmälningsskyldighet skall anses fullgjord om föreskriven anteckning har kunnat ske efter anmälan från endera parten.

Gentemot en ökad anmälningsskyldighet kan även resas den invändningen att det kriminaliserade området utvidgas. Om straffbarheten begränsas på nyss angivet sätt synes emellertid utvidgningen bli ganska ringa.

Vid en jämförelse mellan fördelar och nackdelar i olika avseenden har utredningen ansett sig utan tvekan kunna förorda införandet av en obligatorisk överlåtaranmälan utformad på sätt som nu beskrivits.

Som framgår av kap. 14 förordar utredningen att regler om sådan anmälan införs utan att övergången till den nya registreringsorganisationen avvaktas.

## 8.4 Anmälningsform m. m.

### 8.4.1 Gällande rätt

Anmälan enligt 18 § 1 mom. VTF skall ske skriftligen och innehålla uppgift om nye ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om fordonets registre-

ringsnummer. Till ny ägares anmälan skall vara fogad stadgad avgift. Om anmälan avser trafikförsäkringspliktigt fordon skall även nytt försäkringsbevis i två exemplar medfölja. Sådant erfordras dock inte om anmälan görs av yrkesmässig bilhandlare och denne tidigare ingivit bevis om flytande trafikförsäkring till registreringsmyndigheten.

Enligt 18 § 2 mom. VTF skall anmälan om ny registreringsbesiktning vara åtföljd av besiktningsinstrument i tre exemplar, stadgad avgift och den fordonsskatt som det anmälda förhållandet kan ge anledning till. Om registreringsbesiktningen visat att fordonet blivit ombyggt till fordon av annat slag än det till vilket det hänförts vid tidigare registrering skall i tillämpliga delar iaktas vad som stadgas beträffande ansökan om registrering. Vid anmälan om ny trafikförsäkring skall vara fogat nytt trafikförsäkringsbevis i två exemplar.

#### 8.4.2 *Utredningens överväganden*

Bestämmelserna om att anmälan skall vara skriftlig bör givetvis behållas.

Vid anmälan om verkställd registreringsbesiktning skall fogas besiktningsinstrument. En bestämmelse av denna innebörd bör finnas även för framtiden eftersom anteckning om sådan besiktning inte kan ske bara på grundval av anmälan.

Trafikförsäkringsbevis skall i princip biläggas anmälan om ny trafikförsäkring och ny ägares anmälan om övergång av äganderätt. Behålls fordonsägarnas anmälningskyldighet beträffande nya trafikförsäkringar bör givetvis regeln om att trafikförsäkringsbevis skall bifogas anmälan kvarstå. När det gäller anmälan om övergång av äganderätt är vikten av att registret hålls aktuellt större än behovet av att just på detta sätt övervaka att den nye ägaren fullgör sin trafikförsäkringsskyldighet. Företeende av bevis om trafikförsäkring bör därför inte vara förutsättning för att anteckning skall ske om äganderättsövergång. Företes inte sådant bevis ankommer det på myndigheterna att på sedvanligt sätt kon-

trollera att trafikförsäkringsskyldigheten fullgjorts.

Vid vissa anmälningar skall fogas avgift och vid anmälan om verkställd registreringsbesiktning skall fogas den fordonsskatt som kan föranledas av resultatet av besiktningen. Vad först angår avgifterna är frågan om behandlingen av dessa i samband med anmälningar nära förbunden med samma fråga när det gäller registreringar. Utredningen hänvisar därför i denna del till sina ställningstaganden i avsnitt 7.1.5. Det föreslås där att underlåtenhet att erlagga avgift inte skall medföra att sökt åtgärd vägras. Med hänsyn härtill bör inbetalandet av avgift inte heller vara förutsättning för att anteckning skall ske på grund av gjord anmälan. Samma regel bör gälla beträffande den fordonsskatt som kan föranledas av verkställd registreringsbesiktning.

I fråga om forum för ingivande av anmälan bör i konsekvens med vad som sagts i avsnitt 7.1.4 beträffande registreringsansökningar gälla att anmälningar skall få inges hos valfri länsstyrelse.

#### 8.5 **Sanktioner vid underlåtenhet att göra anmälan m. m.**

##### 8.5.1 *Gällande rätt*

Underlåtenhet att göra föreskriven anmälan bestraffas enligt 65 § 4 mom. andra stycket VTF med böter, högst 500 kronor. Om vederligen oriktig uppgift lämnas vid anmälan är straffet enligt 65 § 5 mom. första stycket VTF dagsböter. Om någon genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för underlåtenhet att göra vederbörlig anmälan och även därefter underlåter att göra anmälan äger länsstyrelse enligt 65 § 4 mom. tredje stycket VTF vid viten ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet. Länsstyrelse får även utdöma förelagda viten.

##### 8.5.2 *Utredningens överväganden*

Övervakningen av att anmälningar görs kan i viss omfattning tänkas ske genom ett system av rapporter från myndigheter eller

andra organ. Delvis kan sådana rapporter ersätta anmälningar från fordonsägarna.

Tidigare har nämnts möjligheterna att ålägga försäkringsbolagen skyldighet att rapportera nya trafikförsäkringar. Ett annat område där rapporteringskyldighet kan föreskrivas är registreringsbesiktningarna. Besiktningmännen kan åläggas att sända in underrättelser om nya registreringsbesiktningar. Utredningen är emellertid inte beredd att nu lägga fram konkreta förslag till utökad rapporteringskyldighet.

Det av utredningen föreslagna kontrollmärkesystemet kommer att göra det angeläget för fordonsägarna att åtminstone en gång om året komplettera registret med uppgifter i de avseenden där anmälningskyldigheten har störst betydelse, nämligen beträffande trafikförsäkrings- och äganderättsförhållanden samt adressförändringar. Detta system torde utgöra ett smidigt sätt att anordna den kontroll som det här gäller och utredningen anser att ytterligare åtgärder i övervakningshänseende åtminstone tills vidare inte är behövliga.

Som tidigare nämnts har kontrollmärkesystemet brister på det sättet att det under vissa förutsättningar kan bli möjligt för fordonsägare att under i det närmaste ett helt år framföra sitt fordon med giltigt kontrollmärke men utan att t. ex. trafikförsäkringskyldigheten fullgörs eller äganderättsanmälan görs. Med hänsyn till behovet av att hålla registret aktuellt är det därför

önskvärt med något påtryckningsmedel för att förmå fordonsägarna att under löpande kontrolltermin fullgöra den anmälningskyldighet som åligger dem. Anmälningskyldigheten måste därför förbindas med sanktioner i någon form. Dessa kan i större eller mindre utsträckning utgöras av straffansvar. Utredningen har när det gäller sanktioner för underlåtenhet att söka registrering uttalat att det bl. a. med hänsyn till önskvärdheten att avkriminalisera detta rättsområde kan övervägas att ge länsstyrelserna större möjligheter än nu att använda vitesförelägganden gentemot tredskande fordonsägare. Detta uttalande gäller även i fråga om sanktioner för underlåtenhet att fullgöra anmälningskyldighet.

## 8.6 Sammanfattning

I fråga om omfattningen av anmälningskyldigheten föreslår utredningen inte f. n. några ändringar i gällande bestämmelser. Fristen för anmälningar föreslås minskad från tre veckor till en vecka. Skyldighet att anmäla överlåtelse av äganderätt till fordon skall enligt förslaget åvila inte bara förvärvare utan också överlåtare. Anmälningar skall få ges in till valfri länsstyrelse och anteckning skall ske på grund av gjord anmälan utan att avgift betalats, förekommande fordonsskatt erlagts eller, vid anmälan om äganderättsövergång, trafikförsäkringsbevis företetts.



## 9.1 Reservregistrering

### 9.1.1 Gällande rätt

Enligt 10 § 1 mom. VTF skall hos länsstyrelse föras såväl bilregister som bilreservregister. Det sistnämnda omfattar de reservregistrerade fordonen. Vilka dessa är framgår av 19 § 1 mom. VTF. Här sägs att ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor, när han har för avsikt att under viss tid eller tills vidare inte bruka fordonet, kan göra anmälan till registreringsmyndigheten för fordonets överförande till reservregistret. Samma förfaringsätt kan användas av ägare till registrerat släpfordon, om han har för avsikt att inte vidare låta fordonet dras av bil. Anmälan skall ske skriftligen och åtföljas av stadgad avgift. Reservregistrerat fordon behåller sitt registreringsnummer.

Skall reservregistrerat fordon åter tas i bruk skall ansökan göras om registrering av detta. För att sådan skall få ske krävs enligt 10 § 4 mom. VTF att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan godkänts vid besiktning och därefter inte underkastats sådan ändring att det inte stämmer överens med uppgifterna i besiktningssinstrument eller typintyg. Till ansökan skall på vanligt sätt fogas besiktningssinstrument eller typintyg och trafikförsäkringsbevis samt försäkran om att fordonet efter utfärdandet av instrumentet eller typintyget inte har undergått sådan ändring som nyss sagts. Vi-

dare skall erläggas stadgad avgift och även fordonsskatt enligt bestämmelserna i automobilskatteförordningen. Fordonet kan före återregistreringen tas i bruk enligt interimslicens. Interimsskylt behövs inte eftersom fordonet tidigare har erhållit registreringsnummer.

När fordon är reservregistrerat är det inte skatte- eller trafikförsäkringspliktigt. Fordonet får inte brukas med det undantag som nämns i 11 § 2 mom. VTF och som gäller fordonets inställande enligt förfogande- och rekvisitionslagstiftningen. Enligt 18 § 3 mom. VTF skall anmälan göras till reservregistret dels av ägarbyte och dels av ändring i fråga om fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress.

### 9.1.2 Utredningens överväganden

Reglerna om tillfällig avregistrering av fordon tillkom vid en tid då vinterväghållningen var mindre utvecklad än nu och många fordonsägare inte önskade använda sina fordon under vinterhalvåret. Det ansågs bl. a. med hänsyn härtill rimligt att den som under någon mer avsevärd tid inte brukade sitt fordon skulle ha möjlighet att slippa betala fordonsskatt. För att tillgodose bl. a. detta behov infördes i 1923 års motorfordonsförordning möjlighet till tillfällig avregistrering under viss tid. Senare medgavs rätt att låta sådan avregistrering gälla även

tills vidare. En särskild avgift, som motsvarade skatt för fordonet under tre månader, skulle fogas till anmälan för avregistrering viss tid. Avsikten härmed var bl. a. att hindra missbruk av rätten till tillfällig avregistrering. Avgiften avskaffades först genom VTF.

Syftet med reglerna om reservregistrering är som framgår av det föregående att öppna möjligheter att ta fordon ur bruk med befrielse från vissa skyldigheter som är förbundna med brukandet.

Det torde i och för sig inte ingå i utredningens uppdrag att undersöka om materiella ändringar behövs i nyssnämnda regler. Utredningen måste emellertid skapa en lämplig form för handläggning av de ärenden av sådan art som kan bli aktuella i den framtida registreringsorganisationen och måste därför i detta sammanhang göra en viss bedömning av det behov som kan föreligga av regler om reservregistrering eller motsvarande förfarande.

Enligt uppgifter från centrala bilregistret var den 1 januari 1966 reservregistrerade 90 466 personbilar, 1 426 bussar och 19 576 lastbilar. Från reservregistret återfördes år 1965 15 828 personbilar, 455 bussar och 4 324 lastbilar. Det skall nämnas att antalet återregistrerade lastbilar och bussar har hållit sig tämligen konstant under de senaste tio åren, medan antalet återregistrerade personbilar minskat stadigt från 1956, när antalet var 32 758.

De nämnda siffrorna visar att antalet återregistreringar är proportionsvis stort i fråga om bussar och även lastbilar, medan siffran är lägre beträffande personbilar. Med hänsyn härtill torde man kunna utgå från att antalet i reservregistret intagna skrotningsfärdiga fordon är tämligen stort när det gäller personbilar men mindre när det gäller bussar och lastbilar.

Det nuvarande systemet för reservregistrering har vissa brister. Skyldigheten att anmäla skrotning av reservregistrerade fordon efterlevs ofta inte. Anledningen härtill är att fordonsägaren inte har några utgifter eller något besvär av att låta fordonet stå kvar som reservregistrerat. Enligt 20 § 3

mom. VTF skall fordon som varit reservregistrerat under tre år i följd avföras ur reservregistret om inte särskilda omständigheter föranleder till annat. Denna bestämmelse innebär inte någon garanti för att ett sålunda avfört fordon är nedskrotat eller omhändertaget på annat sätt.

En del av de motiv som fanns 1923 för införandet av bestämmelserna om tillfällig avregistrering är inte aktuella i samma grad i dagens samhälle. Vinterväghållningen torde numera vara sådan att det bara i undantagsfall kan finnas anledning att befria fordonsägare från fordonsskatt därför att de inte kan använda sina fordon på grund av väder- och vägförhållanden.

En svaghet i det nuvarande systemet för reservregistrering är att det inte är möjligt att direkt på ett fordon som framförs i trafiken se om det är reservregistrerat eller inte. En fordonsägare kan under lång tid använda sitt fordon i trafiken trots att det är reservregistrerat och därmed obeskattat och oförsäkrat eftersom risken för upptäckt är tämligen ringa.

Olika förslag till ändringar i reglerna om reservregistrering har framförts. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 januari 1962, vilken överlämnats till utredningen, föreslagit åtgärder för att kontrollera trafikdugligheten hos vissa motorfordon. Styrelsen har anfört att det inte skulle te sig omotiverat att låta fordonsskatten utgå även för fordon som är tagna ur trafik under en längre eller kortare tid, eventuellt med undantag för vissa kommersiella fordon inom branscher med utpräglat säsongmässiga variationer hos efterfrågan på transporter, t. ex. vissa bussar. Som alternativ har styrelsen föreslagit att man skulle kunna föreskriva maximal tidrymd och frekvens för avregistreringar, t. ex. högst sex månader per år, varvid det väsentliga i sammanhanget är att fordonsägare inte frestas att ställa undan en skrotfärdig bil och reservregistrera den i avsikt att bilen automatiskt skall "glömmas bort".

Utredningen har funnit att det även i framtiden finns behov av bestämmelser om ett förfarande som i stort sett skall tillgodo-

se samma intresse som den nuvarande reservregistreringen. De olika förslag som utredningen lägger fram syftar bl. a. till att ge underlag för en tillfredsställande kontroll över fordonsbeståndet. Sådan kontroll försvåras genom nuvarande möjligheter att föra över äldre fordon i dåligt skick till reservregistret och därigenom dra undan dem från den kontroll som finns för registrerade fordon. Det är därför väsentligt att de framtida reglerna ger goda möjligheter till effektiv kontroll över att de skyldigheter fullgörs som är förbundna med brukandet av fordon.

I den framtida organisationen skall registrering av fordon i princip bara innebära att detta förs in i ett register under en viss beteckning. Registreringen är oberoende av frågan om förutsättningarna är uppfyllda för att fordonet skall få brukas. Med hänsyn till detta och även till maskintekniska faktorer kan det uppenbarligen inte komma i fråga att behålla eller lägga upp ett särskilt reservregister. Alla fordon bör vara införda i samma register. I den mån rätten att bruka ett fordon är begränsad på ett eller annat sätt bör detta anges genom särskilda noteringar för fordonet i registret. För att tillgodose det behov som nuvarande regler om reservregistrering fyller bör skapas regler som ger möjlighet att med vederbörliga konsekvenser i fråga om besiktning-, skatte- och försäkringsplikt ta registrerade fordon ur bruk eller i bruk för kortare tider. Samtidigt måste reglerna ge möjligheter till en effektiv kontroll över att de nämnda plikterna verkligen fullgörs under den tid då fordonet är i bruk.

Utredningen har övervägt olika möjligheter att utforma reglerna.

En möjlighet skulle vara att låta den som önskar ta sitt fordon ur bruk ge in en på visst sätt utformad försäkran härom till länsstyrelse. Utredningen har emellertid funnit att ett förfarande som bara bygger på fordonsägarens försäkran inte ger tillräckliga möjligheter till kontroll över att fordon inte används utan att besiktning-, skatte- och försäkringsplikt är fullgjorda.

Ett annat alternativ är att låta den som

tillfälligt vill ta sitt fordon ur bruk lämna in fordonets registreringsskyltar hos länsstyrelse. I detta sammanhang kan nämnas att i t. ex. Danmark och Norge den tillfälliga avregistreringen är förbunden med att skyltarna återlämnas till registreringsmyndighet. Den av utredningen föreslagna registreringsorganisationen har emellertid som nämnts som grundläggande princip att registrering av ett fordon och registreringsbeteckningen på detta inte skall vara förenad med någon kontroll över rätten att bruka fordonet. Registreringsbeteckningen skall följa fordonet under hela dess livstid. Denna princip är så viktig att man inte bör införa ett system enligt vilket den beteckning som skall tjäna som medel att identifiera fordonet avlägsnas från detta i samband med åtgärder som inte rör själva registreringen. Utredningen har därför förkastat alternativet att låta reglerna om fordons tillfälliga tagande ur bruk bygga på att registreringsskyltarna för fordonet skall lämnas in till myndighet.

Utredningen har i stället valt att i princip anknyta reglerna till kontrollmärkesystemet. Med bortseende från detaljer kan man då tänka sig följande ordning.

Även fordon som tillfälligtvis inte skall brukas är intaget i registret på vanligt sätt. Det bör emellertid inte vara försett med kontrollmärke. Upplýser sökanden vid registreringstillfället att fordonet inte skall tas i bruk förrän senare och att alltså behov föreligger av ett förfarande motsvarande nuvarande reservregistrering lämnas något kontrollmärke inte ut. Om ett redan registrerat fordon tillfälligtvis inte skall brukas görs anmälan härom till länsstyrelse. Anmälan innebär en underrättelse eller en försäkran om att fordonet inte är avsett att brukas. I anmälan kan ingå en begäran om restitution av fordonsskatt. Eftersom ett fordon som inte skall brukas inte heller skall vara försett med kontrollmärke är det i och för sig önskvärt med en föreskrift om att kontrollmärket skall lämnas tillbaka i samband med anmälan. Ett sådant återlämnande torde emellertid inte vara möjligt av tekniska skäl. Anmälan bör i stället vara

åtföljd av ett intyg om att kontrollmärket på fordonet har förstörts.

Anmälan föranleder beslut av registreringsmyndighet. Beslutet anger att fordonet inte skall brukas under den i anmälan angivna tiden och att det är befriat från besiktning-, skatte- och försäkringsplikt under denna tid. Beslutet antecknas i det centrala registret. För att möjliggöra en effektiv övervakning över de fordon som det nu gäller bör besluten vara tidsbegränsade. Detta hindrar givetvis inte att de kan förlängas efter framställning härom.

När ett fordon för vilket sådant beslut meddelats åter skall tas i bruk har fordonsägaren att göra anmälan härom till länsstyrelse. För att fordonet åter skall få brukas måste vissa förutsättningar vara uppfyllda. Gällande trafikförsäkring måste finnas. Vidare skall besiktningsskyldigheten vara fullgjord på samma sätt som är stadgat i nu gällande bestämmelser om återregistrering av tidigare reservregistrerat fordon. Registreringsmyndigheten meddelar beslut i anledning av anmälan. Beslutet noteras i det centrala registret. Vederbörligt kontrollmärke lämnas ut enligt ungefär samma regler som gäller för nyregistreringar. Sålunda kan interimistiskt märke komma att lämnas ut, t. ex. om föreskriven besiktningsskyldighet inte är fullgjord. Fordonsskatt och eventuell avgift tas ut i efterhand.

Enligt det skisserade systemet ersätts således de nuvarande reglerna om reservregistrering av regler om beslut i vissa fall om befrielse från besiktning-, skatte- och försäkringsplikt för fordon som i enlighet med gjord anmälan inte skall brukas.

I vissa fall, såsom när det gäller fordon som i huvudsak används i trafik utom landet och endast tillfälligtvis brukas i Sverige, kan behov finnas av ett något annorlunda utformat kontrollförfarande. Både denna fråga och andra detaljspörsmål kommer emellertid att tas upp till behandling i utredningens slutbetänkande.

## 9.2 Definitiv avregistrering

### 9.2.1 Gällande rätt

Bestämmelserna om definitiv avregistrering finns i huvudsak i 19 § 2 mom. VTF. Om registrerat eller reservregistrerat fordon förstörts eller eljest med fordonet vidtagits åtgärd, på grund av vilken det kan antas att det inte kommer att vidare brukas här i landet som registreringspliktigt fordon, skall ägaren göra anmälan härom till registret resp. reservregistret. Fordonet skall då avföras ur vederbörande register. Enligt 20 § 2 och 3 mom. VTF får så också ske om anmälan visserligen inte har kommit in men registreringsmyndigheten ändå fått kännedom om att nu nämnd omständighet inträffat i fråga om fordonet.

För registrerat fordon gäller att det skall avföras ur registret när det överförs till reservregistret. Enligt 20 § 2 mom. VTF kan fordon även avföras ur registret om den som är eller bör vara antecknad som ägare inte kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av den fordonsskatt som påförts fordonet för de nämnda åren.

Reservregistrerat fordon skall avföras ur reservregistret när det åter registreras. Enligt 20 § 3 mom. VTF skall fordon som under tre år i följd har varit reservregistrerat avföras ur reservregistret om inte särskilda omständigheter föranleder till annat.

Underlåtenhet att göra vederbörlig anmälan enligt 19 § 2 mom. VTF straffas enligt 65 § 4 mom. andra stycket VTF med böter, högst 500 kronor. Lämnas vederbörligen oriktig uppgift vid anmälan är straffet enligt 65 § 5 mom. första stycket VTF dagsböter. Länsstyrelse har liksom när det gäller anmälningar enligt 18 § VTF rätt att förelägga och utdöma viten om fordonsägare underlåter att fullgöra den anmälningsplikt som åligger honom enligt 19 § VTF.

### 9.2.2 Utredningens överväganden

Definitivt avförande av fordon ur register eller reservregister kan nu ske dels efter anmälan, åtföljd av intyg om skrotning

eller motsvarande förfarande, och dels utan sådan anmälan om registreringsmyndigheten eljest fått kännedom om att skrotning eller annat förfarande som medför att fordon skall avföras ur registret har ägt rum. Registrerat fordon kan vidare avföras ur registret om skatt inte kunnat tas ut för fordonet under viss tid och reservregistrerat fordon skall i princip avföras om det varit infört i reservregister under viss tid. Sistanämnda grund för avregistrering kommer enligt vad som följer av utredningens ställningstagande i föregående avsnitt inte att bli aktuell i den föreslagna organisationen.

En ledande princip i det föreslagna registreringsystemet är att registrerade fordon under hela sin existens skall vara införda i registret och underkastade de därigenom föreliggande möjligheterna till kontroll. Det är av vikt att tillse att fordonen verkligen finns kvar i registret så länge anledning finns att underkasta dem den nämnda kontrollen. Härvid är reglerna om avförande av fordon ur registret av stor betydelse. Avregistreringen kan knytas till en anmälan från fordonsägaren, åtföljd av t. ex. skrotningsintyg. Man kan för den framtida organisationens del emellertid gå ett steg längre och föreskriva att fordon som tagits in i registret skall stå kvar där till dess inte bara anmälan skett för avregistrering utan även fordonets registreringsskyltar återlämnats. I den föreslagna organisationen skall som framgår av kap. 10 skyltarna lämnas ut genom myndighets försorg. Det är av vikt att effektiv kontroll kan ske över skyltarnas användning så att de inte anbringas på andra fordon än det för vilket de är avsedda. Om anmälan för avförande av fordon ur registret i princip inte godtas om den inte är åtföljd av fordonets registreringsskyltar kommer fordonsägarna i stor omfattning att återlämna skyltarna till myndighet när det fordon som de är avsedda för inte längre skall stå kvar i registret. Med hänsyn till det anförda vill utredningen förorda en regel av innehåll att registreringsskyltarna skall återlämnas till myndighet när fordon skall avföras ur registret. För det fall skyltarna skulle ha för-

störts eller förkommit bör möjlighet finnas att i stället för skyltarna ge in ett intyg eller en försäkran om förlusten av dem.

Enligt gällande bestämmelser skall anmälan för avförande av fordon ur registret vara åtföljd av bevis om riktigheten av lämnade uppgifter om skrotning eller motsvarande förfarande. Uppgifterna i anmälan lämnas under straffansvar. Om så blir fallet även i framtiden och om registreringsskyltarna skall återlämnas i samband med att fordon avregistreras torde anledning saknas att behålla regeln om att sådant bevis som nyss nämnts skall företes. Kan skyltarna inte återlämnas i samband med anmälan skall enligt utredningens förslag intyg eller försäkran om förlusten av skyltarna lämnas. Inte heller i detta fall torde bevis om skrotning eller motsvarande förfarande tjäna något ändamål.

Registreringsmyndigheten kan givetvis på annat sätt än genom anmälan från fordonsägaren få kännedom om att fordon är skrotat eller eljest bör avföras ur registret. Möjligheter måste finnas att ur registret avföra både sådana fordon och sådana som under längre tid inte kunnat anträffas t. ex. för utfående av skatt. Dessa fordon skulle eljest komma att för lång tid i onödan belasta registret. I dessa fall kommer skyltarna inte att återställas till registreringsorganisationen. Risk kan då föreligga att de kommer att användas för andra fordon än dem för vilka de är avsedda. Olika kontrollåtgärder, bl. a. kontrollmärkesystemet, kommer dock att väsentligt minska möjligheterna till sådant missbruk.

Uppgifter om sådana fordon som avförts ur registret bör behållas i detta under viss tid. Härigenom blir det möjligt att efterforska ägarna till sådana avregistrerade fordon som trots anmälan härom inte blivit skrotade på vederbörligt sätt.

Som framgått tidigare kommer det föreslagna bilregistret att innehålla en omfattande och aktuell information om de där intagna fordonen och för dem gällande äganderättsförhållanden. Härigenom får man väsentligt större möjligheter än nu att spåra ägarna till s. k. skrotbilar. Detta inne-

bär självfallet inte att man genom åtgärder från registrets sida kan hindra medvetna försök från fordonsägares sida att komma ifrån ansvaret för skrotbilar. Möjligheter kommer fortfarande att finnas att ta fordon ur bruk med befrielse från skyldigheterna att besiktiga fordonet, betala skatt och hålla trafikförsäkring. Man kan visserligen anta att den tidsbegränsning som utredningen föreslår för detta förfarande i någon mån kan hindra att det används för att föra undan dessa bilar från den regelbundna kontroll som i bruk varande fordon är underkastade. Ett mera effektivt hinder skulle vara att begränsa rätten att på nyss angivet sätt ta fordon ur bruk t. ex. i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan nämnda förslag. Det ankommer emellertid som nämnts inte på utredningen att gå in närmare på denna fråga.

En särskild fråga i detta sammanhang är från vilken tidpunkt verkställd avregistrering av ett nedskrotat eller från landet utfört fordon skall gälla. Frågan har stor betydelse bl. a. därför att skyldighet att erlagga fordonsskatt enligt gällande bestämmelser föreligger till och med den kalendermånad då fordonet avförs ur bilregister utan att ha blivit infört i annat sådant register. Av denna bestämmelse följer att en fordonsägare som skrotar eller utför sitt fordon utan att göra anmälan för avregistrering av detta förblir skattskyldig för fordonet så länge det inte avregistrerats. Frågan har uppmärksammats av svenska ambassaden i Oslo i skrivelse till utrikesdepartementet den 26 november 1959. Skrivelsen har överlämnats till utredningen för att tas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget. Problemet skall därför beröras något närmare här.

I fråga om indrivning av restförd fordonsskatt hänvisas i 9 § kungörelsen ang. uppbörd av automobilskatt m. m. till stadgandena i uppbördsförordningen. I 61 § nämnda förordning finns bestämmelser om förfarandet i fall när skattskyldig, som häftar för restförd skatt, vistas på känd ort utom landet och skatten inte kunnat tas ut vid undersökning inom landet. Om överens-

kommelse föreligger med den främmande staten om handräckning för indrivning av restförd skatt och det kan antas att man skall kunna indriva skatten genom handräckning i denna stat skall utmätningsmannen vidta erforderliga åtgärder för att få sådan handräckning. Finns inte sådan överenskommelse skall utmätningsmannen göra anmälan till länsstyrelsen. Anmälan skall dock, om särskilda skäl inte föreligger till annat, göras endast om det restförda beloppet uppgår till minst 200 kr. Länsstyrelsen skall såvitt möjligt vidta sådana åtgärder att den skattskyldige genom beskickning eller konsulat får anmaning att betala skatten. Ambassaden framhåller i sin skrivelse att förfarandet ger ett i förhållande till myndigheternas arbetsinsats otillfredsställande resultat och i vissa fall väcker irritation och förbittring mot Sverige och de svenska myndigheterna.

I en inom riksräkenskapsverket i ärendet upprättad promemoria anförs bl. a. att regeringsrätten i ett flertal fordonsskattemål fastslagit att skatteplikten för ett fordon upphör först med utgången av den månad under vilken fordonet avförts ur bilregistret. I promemorian uttalas vidare att ett undanröjande av skatteplikt för bevisligen nedskrotade eller ur landet utförda fordon på grund härav torde förutsätta en med verkan från och med tidpunkten för fordonets nedskrotning eller utförsel gjord avregistrering och att en sålunda retroaktivt verkställd avregistrering inte synes stå i strid med bestämmelserna i 20 § 2 mom. VTF samt att det är angeläget att länsstyrelserna allmänt tillämpar ett sådant förfarande.

Efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade riksräkenskapsverket den 21 juni 1960 en rekommendation till länsstyrelserna att tillämpa avregistreringsbestämmelserna i 20 § 2 mom. VTF på sätt angivits i nyssnämnda promemoria. I skrivelse den 28 juni 1960 till chefen för finansdepartementets rättsavdelning anförde riksräkenskapsverket att förhållanden av betydelse för avregistrering i vissa fall inte torde direkt komma till vederbörande registrerings- eller indrivningsmyndighets kän-

nedom och att det då kunde synas lämpligt att betalningsanmaning enligt 61 § 1 mom. uppbördsförordningen föregicks av en undersökning genom beskickning eller konsulat angående eventuell registrering av fordonet i det främmande landet eller att anmaningen i varje fall gavs en sådan avfattning som föranleddes av riksräkenskapsverkets rekommendation rörande tillämpningen av avregistreringsbestämmelserna.

Ett närliggande problem berörs i en skrivelse den 29 juni 1962 från länsstyrelsen i Jämtlands län till Kungl. Maj:t. Skrivelsen jämte bilagd promemoria har överlämnats till utredningen. I promemorian föreslås att en undersökning görs av möjligheterna att träffa avtal med de nordiska grannländerna, i första hand Norge, om införande av skyldighet för resp. lands tull- och bilregistreringsmyndigheter att till vederbörande registreringsmyndighet i det land, från vilket fordon utförts, lämna besked om sålunda definitivt infört resp. registrerat fordon. I promemorian sägs vidare att genomförande av ett dylikt rapporteringsförfarande uppenbarligen skulle bidra till att åstadkomma mera aktuella och tillförlitliga bilregister än de nuvarande samtidigt som onödigt arbete och onödiga kostnader för olika myndigheter i ett flertal fall skulle kunna undvikas beträffande såväl utredningar om trafikförsäkrings- och äganderättsförhållanden, skattskyldighet m. m. som efterforskningar i utlandet.

Problemet aktualiserar frågan i stort om förfarandet vid registrering och avregistrering av fordon som införs till eller utförs från Sverige. Det är i och för sig önskvärt att underrättelser sänds mellan de olika ländernas registreringsmyndigheter. Man skulle härigenom i viss utsträckning kunna undvika bl. a. att fordon beskattas i mer än ett land. I fråga om fordon som införs till Sverige och som alltså skall undergå svensk registreringsbesiktning skulle kunna föreskrivas att besiktningsinstrumentet skall förses med anteckning om fordonets förutvarande registreringsnummer. Registreringsmyndigheten skulle sedan kunna underrätta

motsvarande myndighet i utförsellandet om den gjorda registreringen. I fråga om fordon som exporteras från Sverige och som skall avföras ur svenskt bilregister torde om så är behövligt anvisningar kunna utfärdas om de krav som skall ställas för att fordonet skall få avföras ur det svenska registret. Utgångspunkten bör då vara att fordonet skall kunna avföras ur detta register oavsett om registrering skett i annat land eller inte. Ett underrättelseförfarande från utländska registreringsmyndigheters sida skulle vara av särskilt värde när fordon registrerats i annat land utan att dess svenska skyltar återlämnats. Om underrättelse lämnas skulle svensk registreringsmyndighet genom vederbörande svenska representation kunna begära att få tillbaka skyltarna samtidigt som krav framställs på obetald fordonsskatt. Skulle skyltarna inte lämnas tillbaka bör möjlighet finnas att ändå avföra fordonet ur registret. Någon större möjlighet att åter införa fordonet i Sverige och där använda det under dess svenska skyltar finns inte eftersom gällande kontrollmärke inte lämnas ut.

Genom ett förfarande som det nu nämnda skulle man i någon mån kunna råda bot på de problem som berörs i ambassadens skrivelse. I och för sig är emellertid inte problemet löst. Uppenbart är att ett rapporteringsförfarande i den omfattning som anges i länsstyrelsens i Jämtlands län skrivelse jämte bilagd promemoria skulle ha stor betydelse när det gäller att lösa de angivna svårigheterna. Det kan nämnas att i den danska kungörelsen om registrering av motorfordon föreskrivits skyldighet för registreringsmyndighet att vid registrering av fordon som senast har varit registrerat i Finland, Norge, Sverige eller Tyskland underrätta berörda myndigheter om den danska registreringen. Enligt utredningens mening är en sådan ömsesidig rapporteringskyldighet av stort värde från bilregistreringssynpunkt. Den i nyssnämnda promemoria nämnda rapporteringsskyldigheten för tullmyndigheterna har också betydelse i detta sammanhang.

### 9.3 Sammanfattning

Något särskilt reservregister skall enligt utredningens förslag inte finnas i den framtida organisationen. För att tillgodose det behov som den nuvarande reservregistreringen fyller föreslås i stället att regler införas rörande särskilda beslut om befrielse från besiktning-, skatte- och försäkringsplikt för fordon som i enlighet med gjord anmälan inte skall brukas.

Beträffande den definitiva avregistrering-

en föreslås bl. a. att registreringsskyltarna skall återlämnas till myndighet när fordon skall avföras ur registret. Om skyltarna har förstörts eller förkommit bör möjlighet finnas att i stället för skyltarna ge in ett intyg eller en försäkran om förlusten. Nuvarande bestämmelser om att anmälan för avregistrering skall åtföljas av bevis om riktigheten av lämnade uppgifter om skrotning eller motsvarande förfarande torde inte behöva finnas kvar i den framtida organisationen.



### 10.1 Gällande rätt

I 10 § 3 mom. VTF sägs att fordon vid upp-tagande i bilregister skall tilldelas ett ord-ningsnummer som jämte en bokstavsbe-teckning för länet utgör fordonets registrerings-nummer. Länsbeteckningen bildas i regel av en enda bokstav men kan bl. a. i de mera bilrika länen även utgöras av två bokstäver. I 11 § 1 mom. VTF sägs att motorfordon och gummihjuls- eller bandförsedd traktor får tas i bruk endast om fordonet är regi-strerat och vederbörligen försett med skylt som visar fordonets registreringsnummer, s. k. registreringsskylt. Vidare stadgas att släpfordon får dras av bil endast om släp-fordonet är registrerat och försett med registreringsnummer.

Närmare bestämmelser om skyltar m. m. finns i 21 § VTF. Här sägs bl. a. att registre-ringsskylt liksom interimis- eller saluvagns-skylt skall finnas framtill och baktill på motorfordon, framtill på traktor och baktill på släpfordon samt att skyltarna skall vara väl synliga från det håll åt vilket de pla-cerats.

Enligt 21 § VTF skall närmare bestäm-melser om registrerings-, interimis- och salu-vagnsskyltar meddelas av Kungl. Maj:t. Sådana bestämmelser beträffande registre-ringsskyltar finns i 43 § VTK. Där sägs bl. a. följande. Registreringsskylt skall ha rektangulär form. Bokstäver och siffror på registreringskylt skall vara utförda i svart på vit botten eller vara utstansade ur vitt

material mot svart bakgrund. De skall ha en viss storlek. I 51 § VTK sägs att bl. a. regi-streringsskyltar skall vara förfärdigade av metallplåt eller annat material som är jäm-förligt därmed i fråga om hållbarhet.

I 21 § 2 mom. VTF finns vissa bestäm-melser om andra skyltar som skall finnas på registrerade fordon och som bl. a. skall ange fordonsägarens namn och hemvist samt fordonets hemort om denna är annan än ägarens hemvist.

Enligt 21 § 3 mom. VTF skall maximilast för registrerad lastbil vara tydligt angiven på bilen.

Om periodisk kontrollbesiktning skett be-träffande fordon skall detta enligt 24 § 3 mom. VTF försees med märke som visar tiden för nästa inställelse till kontrollbesikt-ning. Detta märke får inte avlägsnas och om det förstörts eller förkommit skall for-donsägaren utan oskäligt dröjsmål föran-stalta om att nytt märke anbringas på for-donet.

### 10.2 Vissa tidigare förslag

Vid olika tillfällen har framförts förslag till ändringar i bestämmelserna om registre-ringsbeteckning och registreringsskyltar. En del av förslagen har överlämnats till utred-ningen för att tas under övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget. Ett par av förslagen av särskilt intresse för inne-hållet i detta principbetänkande skall berö-ras här.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 januari 1956 framlagt förslag till ändrade bestämmelser angående registrering av motorfordon m. m. Skrivelsen behandlar bl. a. bildandet av registreringsbeteckning samt registreringsskyltarnas färg och utformning i övrigt. Till skrivelsen är fogad en promemoria om registreringsprinciperna och registreringsskyltarnas utseende i vissa andra länder. I skrivelsen anförs bl. a. att fordonsbeståndet vuxit så att registreringsnummer med en länsbokstav och sex siffror kan behöva användas vid de större bilregistren men att så utformade registreringsnummer medför olägenheter av skilda slag. Skyltarna blir då enligt styrelsens mening svåra att avläsa och registreringsnumren svåra att minnas, särskilt om nummerserien innehåller flera nollor invid varandra. De långa registreringsskyltarna är besvärliga att anbringa på fordonen samt blir under mörker sällan tillfredsställande belysta. Styrelsen uttalar att man av de nämnda anledningarna har ansett sig böra överväga förslag till ändringar av gällande bestämmelser på området i avsikt att undvika de angivna olägenheterna.

I riksdagen väcktes 1963 en motion (II: 472) med hemställan att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om åtgärder ägnade att på ett bättre sätt än f. n. hindra falskskyltning av motorfordon. I motionen framhålls de stora svårigheter som polismyndigheterna möter vid bekämpandet av tillgrepp av bilar och motorcyklar på grund av att den riktiga nummerskylten på en bil kan bytas ut mot en förfalskad och man med hjälp av ett stulet besiktningsinstrument kan få en bil omregistrerad. Vidare framhålls att effektivare åtgärder fordras från samhällets sida för att bekämpa bilstölderna och att man bör undersöka hur registreringen skall ordnas, hur nummerplåtar skall tillhandahållas och över huvud taget vilka åtgärder som kan vara lämpliga att vidta. Motionen har överlämnats till utredningen.

Som nämnts i avsnitt 9.1.2 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till

Kungl. Maj:t den 15 januari 1962 föreslagit åtgärder för att kontrollera trafikdugligheten hos vissa motorfordon. Till skrivelsen är fogad en promemoria där det bl. a. konstateras att registreringsskyltar av det utseende som nu används inte är lämpliga av flera orsaker och att inte heller de bokstav- och sifferkombinationer som används är tillfredsställande. I promemorian föreslås bl. a. att registreringsskyltarna bör lämnas ut av myndighet och att de då kan ges egenskap av kvitto på fordonsskatt under förutsättning att de byts varje år eller för varje år förses med märke som anger giltighetstiden. Vidare framhålls att skyltar bör vara av sådan beskaffenhet att de är svåra att efterlikna och omöjliga att efterbilda.

I detta sammanhang skall nämnas att det inom Economic Commission for Europe (ECE) pågår arbete för att åstadkomma enhetliga regler för registreringsskyltarnas beskaffenhet och placering.

### 10.3 Registreringsbeteckningar

Som nämnts är det system som nu används för att bilda registreringsbeteckningar — länsbokstäver jämte fem siffror — otillfredsställande från olika synpunkter. Det tillåter bl. a. inte tillräckligt många kombinationer i förhållande till antalet fordon. En utväg ur denna svårighet är att utöka antalet siffror i beteckningen till sex. Detta skulle tiodubbla antalet kombinationsmöjligheter men även medföra en del olägenheter främst därigenom att en sådan beteckning är svår att uppfatta och minnas. En bättre lösning är då att bilda registreringsbeteckningar genom en annan kombination av bokstäver och siffror än den som nu används. Möjligheterna att utforma registreringsbeteckningar enligt denna metod har ingående diskuterats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyssnämnda skrivelse den 27 januari 1956.

I de överväganden som redovisas i skrivelsen utgår väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från att det i Sverige tillämpade systemet med en bokstav som utmärker hemortslänet om möjligt bör behållas. Styrelsen

åberopar att länsbokstävernas betydelse gått så in i det allmänna medvetandet och att bokstäverna används i så många andra sammanhang att någon ändring inte bör ske utan särskilt vägande skäl. Styrelsen anför vidare i huvudsak följande. Det sammanlagda antalet tecken (bokstäver och siffror) i en registreringsbeteckning bör vara så litet som möjligt. Genom att i viss utsträckning använda bokstäver i stället för siffror i beteckningen ökas variationsmöjligheterna i hög grad eftersom man kan använda 25 lämpliga bokstäver men endast tio siffror. Om man utgår från att registreringsbeteckningen utom länsbokstaven skall innehålla högst fem element får man för varje län 99 999 kombinationsmöjligheter om man använder en länsbokstav jämte högst fem siffror, 249 975 om man använder länsbokstav, en annan bokstav och högst fyra siffror och 624 375 om man använder en länsbokstav jämte två andra bokstäver och högst tre siffror. Kombinationsmöjligheterna ökas ytterligare om en eller flera siffror ersätts av bokstäver men därigenom minskas läsbarheten. Det av de nu nämnda alternativen som i första hand bör komma i fråga för ett nytt system för registreringsbeteckningar är det där man använder länsbokstav jämte två andra bokstäver och högst tre siffror. En beteckning som är sammansatt på detta sätt har visat sig vara lättast att uppfatta och minnas och systemet medger fullt tillräckliga kombinationsmöjligheter för överskådlig framtid.

På uppdrag av kommunikationsdepartementet har Psykotekniska institutet vid Stockholms högskola våren 1956 utfört en undersökning rörande utformning av registrerings skyltar på bilar. Institutet har i augusti 1956 publicerat en rapport över undersökningen. I sammanfattningen i sin rapport anför institutet bl. a. följande. Av litteraturgranskningen och gjorda experiment kan institutet sluta sig till att antalet tecken som ingår i en kombination är av mycket stor betydelse för skyltens läsbarhet. Att bygga ut det nuvarande systemet med en bokstav jämte fem siffror till ett system med sju tecken, t. ex. A jämte sex siffror eller AA

jämte fem siffror, är därför inte att tillråda. Visserligen kan man räkna med att den senare kombinationen blir bättre efter en viss tids inarbetning men den skulle med stor säkerhet alltid komma att visa sig sämre än ett system med sex tecken, t. ex. ABC 123. Att införa en bokstavsgrupp tillsammans med en siffergrupp tycks inte medföra några perceptiva nackdelar, snarare tvärtom. Av de bokstavs- och sifferkombinationer som institutet provat förefaller AB 1234 eller ABC 123 vara de bästa.

Enligt utredningens mening bör de vägledande synpunkterna vid utformningen av registreringsbeteckningarna vara att dessa skall vara tydliga och lättlästa och att systemet skall medge tillräckligt många kombinationsmöjligheter även för ett utökat fordonsbestånd. En fråga av stor betydelse i sammanhanget är i vad mån man skall använda registreringsbeteckningen även för andra ändamål än den rena identifikationen av ett fordon, såsom för att ange dess hemort. En sådan användning av registreringsbeteckningen kommer att begränsa de kombinationsmöjligheter beträffande denna som eljest skulle finnas. Man måste därför i första hand lösa frågan om beteckningen skall tjäna även andra ändamål än den rena identifikationen av fordonet.

Som framgår av avsnitt 2.4 är registreringsbeteckningarna i vissa andra länder distriktsbundna. Så är fallet i t. ex. Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Norge och Storbritannien. I de flesta av dessa länder är registreringssystemet sådant att fordon skall omregistreras och få ny beteckning när det byter hemort. Ett undantag från principen att registreringsbeteckningen skall visa den aktuella hemorten bildar Storbritannien. Registreringsbeteckningen följer där fordonet under hela dess livstid och olika distrikt är tilldelade olika serier av registreringsbeteckningar. Man kan därför av beteckningen se var ett fordon ursprungligen registrerats trots att det efter hemortsbyte är infört i register på annat håll.

I den registreringsorganisation som utredningen föreslår registreras varje fordon en-

dast en gång och är därefter för hela sin livstid intaget i registret under en och samma beteckning.

Som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit har länsbokstäverna gått in i allmänhetens medvetande och används i åtskilliga andra sammanhang. Givetvis kan det i vissa fall vara värdefullt om man av registreringsbeteckningen på ett fordon t. ex. kan utläsa var det har sin hemort. Om systemet skall fylla någon funktion måste länsangivelserna hållas aktuella och ändras om fordonets hemort flyttas från ett län till ett annat. Registreringsbeteckningen måste då ändras. Detta skulle strida mot utredningens grundläggande uppfattning om registreringens innebörd. Ett sådant system bör därför inte användas. Till registreringsbeteckningarna bör inte knytas angivelser av vare sig hemort eller andra omständigheter. Med hänsyn härtill bör de bokstäver och siffror som skall ingå i beteckningarna kunna kombineras fritt. De vägledande synpunkterna bör vara dels att beteckningarna skall vara så tydliga och läsbara som möjligt och dels att systemet bör medge så många variationsmöjligheter att det kan täcka den väntade ökningen av fordonsbeståndet inom en rimlig framtid.

Den förstnämnda synpunkten har anknytning såväl till skyltarnas och tecknens läsbarhet och utformning i övrigt som till sammansättningen av själva registreringsbeteckningarna. I detta avsnitt berörs endast den senare aspekten.

Registreringsbeteckningarna bör innehålla så få tecken som möjligt. För att detta krav skall kunna samordnas med kravet på tillräckligt många kombinationsmöjligheter är det nödvändigt att beteckningarna bildas av en kombination av bokstäver och siffror. Som nämnts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin skrivelse den 27 januari 1956 uttalat att ett system där man använder länsbokstav jämte två andra bokstäver och högst tre siffror visat sig vara lättast att uppfatta och minnas och medger fullt tillräckliga kombinationsmöjligheter för över-skådlig framtid. Psykotekniska institutet har i sin undersökning i stort sett bekräftat sty-

relsens slutsatser beträffande läsbarheten av en sådan kombination. Såväl styrelsen som institutet har utgått från att länsbokstäverna skall ingå i registreringsbeteckningarna. Att beteckningarna bildas utan hänsynstagande till fordons hemort eller andra sådana omständigheter påverkar emellertid inte de slutsatser som styrelsen och institutet dragit.

Beteckningssystemet skall medge tillräckligt många kombinationsmöjligheter. Om man använder en beteckning om tre bokstäver och tre siffror och utgår från 25 användbara bokstäver kan man erhålla ungefär 14 miljoner beteckningar. Utgår man från 23 användbara bokstäver erhåller man i motsvarande lägen ungefär 12 miljoner beteckningar. Vid beräkningen av antalet varianter har nummer under 100 undantagits såsom olämpliga från olika synpunkter, varför nummerserien endast beräknas omfatta 900 nummer. Dessutom har alla kombinationer med mindre än tre bokstäver undantagits. Det är möjligt att vissa bokstavskombinationer måste undantas från användning i detta sammanhang. Även om ett tusental sådana sammanställningar skulle finnas mindre önskvärda återstår dock fortfarande ett fullt tillfredsställande antal kombinationer.

Utredningen har i skrivelser den 15 februari 1967 begärt yttrande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt rikspolisstyrelsen angående registreringsbeteckningar bestående av tre bokstäver och tre siffror utan länsanknytning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse till utredningen den 14 mars 1967 uttalat att sedan förslaget den 27 januari 1956 lades fram ingenting inträffat som ger styrelsen anledning att ändra ståndpunkt i denna fråga. Styrelsen anför vidare bl. a. följande. Åtgärder som vidtagits i andra länder synes tala för tillämpligheten av det beteckningssystem som styrelsen tidigare förordat. Förhållandet att beteckningarna inte behöver vara knutna till län eller distrikt minskar inte heller systemets lämplighet. Eventuell risk att antalet möjliga kombinationer inte skulle vara tillräckligt i de största distrikten förefaller därmed undan-

röjd. Styrelsen förklarar vidare i skrivelsen att den kan biträda ett förslag om en registreringsbeteckning bestående av tre bokstäver följda av tre siffror.

Rikspolisstyrelsen har i skrivelse till utredningen den 13 mars 1967 förklarat sig dela uppfattningen att den lämpligaste teckenkombinationen i registreringsbeteckningen är tre bokstäver följda av tre siffror eftersom systemet därmed ger ett tillräckligt antal kombinationer samtidigt som antalet tecken på en skylt begränsas till sex, vilket innebär att den kommer att vara mera lättläst än nuvarande skyltar.

En registreringsbeteckning som består av tre bokstäver och tre siffror fyller ställda krav på tydlighet och läsbarhet. Ett sådant system medger dessutom ett så stort antal kombinationsmöjligheter att behovet därav kan täckas för överskådlig framtid. Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som rikspolisstyrelsen har tillstyrkt denna form av beteckningar. Med hänsyn till det anförda förordar utredningen att registreringsbeteckningarna i den framtida registreringsorganisationen bildas av tre bokstäver och tre siffror utan hemortsanknytning.

#### 10.4 Tillverkning och distribution av registreringsskyltar

Var och en har rätt att tillverka och sälja registreringsskyltar. Kontroll över att skyltarna stämmer överens med gällande författningsbestämmelser utövas endast i samband med den allmänna kontrollen över fordon och deras utrustning. I olika sammanhang har föreslagits att bestämmelser skall införas om att registreringsskyltar skall få lämnas ut endast av särskilda myndigheter eller företag eller att skyltarna skall bytas varje år eller årligen kompletteras med märke eller stämpel.

Av de uppgifter om förhållanden i andra länder som redovisats tidigare eller eljest är tillgängliga för utredningen framgår att olika tillvägagångssätt används vid tillverkning och distribution av registreringsskyltar. I flera länder utlämnas skyltarna av polismyndighet eller registreringsmyndighet mot

fastställd avgift. Det torde vara ganska sällsynt att skyltarna byts varje år. Där emot tillämpar vissa stater ett system med byte av skyltar med vissa års intervall, kombinerat med årligt byte av kontrollmärke. Ersättning av skadade eller förkomna skyltar eller kontrollmärken kan i regel endast ske hos vederbörande myndighet. I andra stater får fordonsägaren en rekvisition mot vilken han kan köpa registreringsskyltar hos vissa försäljningsställen. På en del håll måste fordonsägaren, sedan han skaffat registreringsskyltar i allmänna handeln, inställa sig hos registrerings- eller besiktningssmyndighet som förser skyltarna med kontrollmärke.

Som tidigare nämnts är det angeläget att åtgärder vidtas för att bekämpa falskskyltningen. Man kan delvis komma till rätta med denna genom att utforma registreringsskyltarna på ett sådant sätt att tecknen på dem inte lätt kan bytas ut eller ändras. Härigenom löser man dock endast delvis problemet eftersom var och en som så önskar fortfarande har möjlighet att skaffa skyltar med vilken beteckning som helst. Effektiva åtgärder mot falskskyltningen måste därför, som också framhållits från flera håll, kombineras med någon form av kontroll över tillhandahållandet av registreringsskyltar.

Denna kontroll kan tänkas utförd på olika sätt. För vissa fordonstillbehör tillämpas numera ett typgodkännandeförfarande och detta kan användas även för registreringsskyltar. Förfarandet går i korthet ut på att föremålet i fråga undersöks hos officiell provningsanstalt och, om det godkänns, tilldelas ett nummer samt förses med märke. Tillverkaren får sedan sätta godkännandemärke på av honom tillverkade delar som står i överensstämmelse med typexemplaret. För att systemet skall fungera krävs att trafiklagstiftningen endast tillåter användning av sådana delar av ifrågavarande slag som är typgodkända och försedda med märke. Om ett sådant system tillämpas på registreringsskyltar kan det kombineras med en regel om att skyltar får tillhandahållas endast mot en av myndighet

utfärdad rekvisition. Genom ett sådant system får man möjligheter till en bättre kontroll än f. n.. Det har emellertid även brister som i hög grad nedsätter dess effektivitet, främst svårigheterna att effektivt övervaka den praktiska tillämpningen.

I flera länder tillämpas den ordningen att registreringsskyltar på fordon tas om hand av polis eller besiktningsman om fordonet beläggs med körförbud och att fordonsägaren skall lämna in skyltarna till vederbörande myndighet om fordonet avregistreras eller reservregistreras. I några länder skall den som överlåter fordon lämna in dess skyltar till myndighet för att fordonet inte längre skall vara registrerat på honom. Förvärvaren måste då i samband med att fordonet registreras på honom hämta ut nya skyltar för eget bruk. Som framgår av avsnitt 3.3 föreslår utredningen att registreringen av fordon skall vara oberoende av rätten att bruka det och att kontrollen över denna rätt skall ske med andra medel. Utredningen har också avstyrkt att en ordning som den här redovisade används i den framtida organisationen.

I vissa länder står tillverkningen av registreringsskyltar under statlig kontroll och skyltarna tillhandahålls genom myndighets försorg. Man kan då få alla registreringskyltar utförda på ett enhetligt sätt. De kan tillverkas i ett sådant utförande att de är svåra att ändra eller efterlikna. En tillverkning av skyltar som är ordnad på detta sätt och en distribution av skyltarna genom myndighets försorg ansluter sig väl till den form för registrering som utredningen föreslår och som bl. a. innebär att registreringsbeteckningen skall följa ett fordon under dess hela livstid. I ett sådant system skall de skyltar som fordonsägaren får vid registreringen vara anbringade på fordonet till dess det avregistreras. Om skyltarna förstörs eller förkommer kan myndighet efter viss prövning lämna ut nya skyltar. Inga andra skyltar får finnas i omlopp än sådana som lämnats ut efter myndighets prövning. Man kan därigenom motverka falskskyltningen.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att tillverkningen av registrerings-

skyltar ställs under statlig kontroll och att sådana skyltar i den nya registreringsorganisationen tillhandahålls endast genom myndighets försorg.

I en del länder har man auktoriserat ett eller flera enskilda företag att handha den av myndighet kontrollerade tillverkningen av skyltar. I andra länder har denna tillverkning förlagts till något statligt organ. Båda dessa alternativ är tänkbara för svenska förhållanden. Utredningen vill emellertid ännu inte ta någon bestämd ställning i valet mellan dem. Här skall endast nämnas att tillverkningen av skyltar måste omges med vissa säkerhetsanordningar och att det från denna synpunkt kan vara lämpligt att förlägga tillverkningen till något statligt företag. Man kan då välja något som redan har att anlägga säkerhetsaspekter i sin verksamhet.

De problem som hör samman med en distribution av skyltar till utlämningsställena och den lagring som måste äga rum där skall inte tas upp närmare i detta sammanhang. I stället skall beröras frågan vem som skall lämna ut skyltarna till fordonsägarna.

Varje fordonsägare skall tillhandahållas skyltar i samband med att hans fordon registreras. Det är därför naturligt att länsstyrelserna i första hand får svara för utlämnandet av skyltarna.

Det är av stor betydelse att fordonsägarna kan erhålla skyltarna på ett enkelt och bekvämt sätt och det är därför angeläget att finna en tillfredsställande form för lokal distribution av skyltarna. Fordonsägaren har alltid möjlighet att vid ett personligt besök hos registreringsmyndigheten få ut sina skyltar i omedelbart samband med registreringen. Detta skulle emellertid i många fall leda till onödigt besvär. Möjligheter bör därför finnas att distribuera skyltarna genom andra organ än länsstyrelserna. I de fall då registreringsärendena handläggs per post förenklas distributionen av skyltarna om dessa inte behöver lämnas ut från myndigheten utan kan tillhandahållas av något organ som befinner sig närmare fordonsägaren. Det finns därför anledning överväga att i större eller mindre

omfattning låta utlämnandet av skyltar ske genom någon form av lokala organ. Ett smidigt och enkelt sätt för denna lokala distribution är att låta den ske genom bilhandlarna. Den skulle då kunna ordnas så att de bilhandlare som — med eller utan myndighets prövning — får tillstånd att lämna ut skyltar erhåller sådana från länsstyrelsen och är redovisningsskyldiga gentemot denna för skyltförbrukningen. Skyltar bör få lämnas ut till enskilda bara mot någon form av rekvisition från myndighet. En sådan form för lokal distribution skulle innebära en tillfredsställande service mot fordonsägarna. Utredningen förordar på grund av det anförda att bilhandeln i princip får rätt att handha distribution av registreringsskyltar. Utredningen återkommer till olika detaljfrågor i sammanhanget i sitt slutbetänkande.

Ett problem i sammanhanget är fordonsägarens möjligheter att erhålla nya skyltar i stället för sådana som förstörts eller förkommit. Fordonet bör förses med skyltar med samma beteckning som tidigare och fordonsägaren bör på något sätt styrka behovet av skyltar eftersom sådana skall utlämnas efter myndighets kontroll. Han bör därför ha att inge en särskild ansökan om nya skyltar. Eftersom det tar någon tid innan sådana hunnit tillverkas måste han få någon form av provisoriska skyltar att använda under tiden. Hithörande problem kommer att övervägas närmare i utredningens slutbetänkande.

### 10.5 Utformningen av tecken och skyltar

I olika sammanhang har utformningen av registreringsskyltarna och de på dessa anbragta tecknen berörts. Med denna fråga hör flera problem samman, såsom rörande tecknens form och storlek, färgen på skyltar och tecken, skyltarnas storlek och utformning, användningen av reflekterande material i skyltarna och skyltarnas placering. Lösningen av dessa problem kräver ingående undersökningar i olika hänseenden. Dessa är inte av beskaffenhet att böra redovisas i ett principbetänkande. Utredningen

återkommer i stället till dem i sitt slutbetänkande.

### 10.6 Kontrollmärken

Som framgått av tidigare avsnitt föreslår utredningen att kontrollen över att fordonsägaren fullgör besiktning-, skatt- och försäkringsskyldighet skall ske genom ett system med kontrollmärken. Fordonsägaren skall tillhandahållas sådant märke under förutsättning att de nämnda skyldigheterna är fullgjorda.

Av den tidigare redogörelsen har framgått att kontrollmärkesystem används i flera andra länder. Såväl utformningen av själva märkena som sättet att placera dem varierar från land till land. På vissa håll anbringas märket på fordonets vindruta och i andra länder placeras märket på eller invid en av registreringsskyltarna. Även andra sätt att anbringa märkena förekommer. Enligt vad utredningen erfarit har kontrollmärkesystemet fungerat tillfredsställande i de länder där det används.

Som nämnts i avsnitt 5.5 lägger utredningen inte i detta principbetänkande fram förslag till utformning av själva märkena eller berör eljest närmare de tekniska och administrativa problem som är förknippade med ett kontrollmärkesystem. Utredningen överväger möjligheten att föreskriva att märket skall placeras på en därför avsedd plats på en av registreringsskyltarna. Definitiv ställning har emellertid inte tagits vare sig till denna fråga eller till de andra tekniska frågor som är förbundna med märkesystemet. Som nämnts i avsnitt 5.5 har utredningen förvissat sig om att det tekniskt och administrativt är möjligt att utforma systemet så att det fungerar smidigt, effektivt och även i övrigt tillfredsställande.

### 10.7 Sammanfattning

Utredningen har inte funnit anledning föreligga att i den nya organisationen låta registreringsbeteckningarna för fordon anges särskilda omständigheter såsom hemort.

Med hänsyn till att registreringsbeteckningarna skall vara tydliga och läsbara och till att systemet måste medge ett stort antal kombinationsmöjligheter föreslår utredningen att beteckningarna bildas av tre bokstäver och tre siffror.

Utredningen föreslår att registrerings skyltar tillverkas under statlig kontroll och tillhandahålls genom myndighets försorg. I första hand får länsstyrelserna svara för utlämnandet av skyltar. Bilhandeln bör i princip handha den lokala distributionen.



### 11.1 Maskinutrustning

Som framgår av kap. 3 har utredningen funnit att det är lämpligt att använda ADB inom bilregistreringen och att ekonomiska och andra skäl ger ett klart utslag för att registerföringen centraliseras. I kap. 4 har utredningen föreslagit att registreringsverksamheten i övrigt även fortsättningsvis skall vara decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. För att organisationen skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt krävs bl. a. att registrets innehåll lagras i till datamaskin anslutna direktminnen, att ett fast uppkopplat kommunikationsnät upprättas mellan det centrala registret och länsstyrelserna samt att länsstyrelserna utrustas med s. k. terminaler för kontakten med registret.

*Terminalerna* hos länsstyrelserna kan sägas bilda slutpunkterna på kommunikationsnätets förgreningar. De skall ha två funktioner. Den ena är att göra från registret hämtad information tillgänglig i läsbar form för registreringspersonalen. Den andra är att tjäna som inmatningsmedium vid överföring av ändringsuppgifter från länsstyrelserna till registret. De typer av terminaler som enligt utredningens mening kan komma ifråga för bilregistreringen är informationsskärmar och fjärrskrivmaskiner. Närmare synpunkter på dessa frågor ges i det följande.

För att överföringen av information mellan länsstyrelsernas terminaler och datamaskinen skall kunna ske snabbt och stör-

ningsfritt bör ett av televerket fast uppkopplat *kommunikationsnät* utnyttjas. Informationsutbytet på ett sådant nät beräknas ske med en hastighet av 150—300 tecken per sekund beroende på nätets utformning. Centralt ansluts kommunikationslinjerna direkt till datamaskinen. Antalet inkommande linjer och trafikintensiteten på dem bestämmer utformningen av vissa delar av datamaskinen. Hänsyn måste i det sammanhanget tas även till polismyndigheternas behov av direkta förfrågningar i registret. Utredningen har räknat med att möjlighet skall finnas att över en fast kommunikationslinje förbinda rikspolisstyrelsens telexnät och centrala datamaskin med den centrala registreringsmyndighetens datamaskin. Även andra intressenter som har behov av att ofta göra frågor i registret bör ha de tekniska möjligheterna att göra detta från en egen terminal. Den föreslagna utformningen av maskinanläggningen medger detta.

Bilregistret beräknas i mitten av 1970-talet innehålla uppgifter om mer än tre och en halv miljon fordon, innebärande att en och en halv miljard tecken skall lagras i datamaskinens minne. För att länsstyrelserna skall kunna fullgöra sin verksamhet utan egna register krävs att de när som helst mycket snabbt kan få uppgifter ur vilken del av det maskinella registret som helst. Likaså kräver en del av frågorna från polismyndigheterna mycket snabba svar. De tek-

niska möjligheterna att fylla dessa krav har åstadkommits dels genom den allmänna utvecklingen av dataöverföring över kommunikationsnät och med hjälp av terminaler, dels genom tillkomsten av *direktminnen* med stor lagringskapacitet. Det mycket stora antalet väntade referenser till registret p. g. a. både förfrågningar och registreringsverksamheten i övrigt kräver att hela bilregistret placeras på direktminnen av en typ som möjliggör att slumpvis valda registerposter tas fram med mycket hög hastighet. Ett kommunikationssystem av denna typ medger att en länsstyrelse var som helst i landet som med hjälp av en terminal frågar vad som står i en viss registerpost kan få svar genom samma terminal inom några få sekunder.

Vid bedömning av kraven på den centrala maskinanläggningen i dess helhet skall beaktas att antalet frågor till och ändringar i registret är mycket stort. Länsstyrelserna beräknas komma in med över 25 000 frågor varje dag. Därtill skall läggas frågorna från polisen vilka kommer dygnet runt och vilkas mängd är svår att uppskatta. Antalet meddelanden som påverkar registerinnehållet beräknas uppgå till ungefär 50 000 varje dag. Det nyss nämnda kommunikationssystemet skall användas dels för frågeverksamheten dels för överföringen av ändringsmeddelanden. Notering i registret av de överförda ändringarna skall dock till helt övervägande del göras först efter viss maskinell kontroll av det överförda. Frågan om utnyttjande av terminaler och kommunikationsnät för överföring av ändringar behandlas ytterligare i avsnitt 11.4. Det sagda innebär att dataöverföring och direkt maskinell bearbetning av det som överförs kommer att tillämpas i betydligt större utsträckning än som sker i något nu befintligt ADB-system inom statsförvaltningen och att höga tekniska krav ställs på datamaskinen.

Inte minst måste höga krav ställas på anläggningens funktions säkerhet, särskilt som visuella register kommer att saknas i det nya registreringssystemet. Ett driftavbrott under kontorstid gör att en stor del av länsstyrelsernas registreringspersonal inte

kan fullgöra sina ordinarie arbetsuppgifter och att frågor från myndigheter och allmänhet inte kan besvaras. På grund av anläggningens struktur och storlek är det inte realistiskt att räkna med att i en sådan situation temporärt kunna flytta över registreringsarbetet till någon annan statlig anläggning. Det är därför nödvändigt att maskinanläggningen utformas så att man, så långt det är rimligt med hänsyn till kostnaderna, är skyddad mot tillfälliga driftsstörningar. Detta kan ske genom att man dubblerar vissa av datamaskinens centrala enheter så att de viktigaste funktionerna kan fullgöras även om driftstopp skulle inträffa på en enhet. Likaså bör kapacitet utöver den absolut nödvändiga finnas i direktminnesenheterna. Förutom att driftssäkerheten på så sätt väsentligt förbättras ökas möjligheterna att ge anläggningen fortlöpande teknisk tillsyn utan avbrott i arbetsrutinerna. De åtgärder som utredningen anser vara nödvändiga i sammanhanget beräknas höja kostnaderna för datamaskinen med ungefär 20 %.

De undersökningar utredningen gjort visar att ingen av de statliga maskiner som hittills installerats har möjlighet att utan mycket omfattande ombyggnad fylla de krav som ställs av bilregistreringen i den här föreslagna utformningen. Genom statskontorets försorg pågår vissa undersökningar om behovet av ytterligare datamaskiner inom statsförvaltningen. Utredningen har informerat statskontoret om de krav på maskinkapacitet bilregistreringen ställer. Det är nämligen enligt utredningens mening angeläget att utröna om det är lämpligt att i en större nytillskapad maskinanläggning låta utföra bilregistreringen jämsides med andra aktuella arbetsuppgifter. Man kan förmoda att driftskostnaderna för bilregistreringen därigenom kunde hållas lägre än om en särskild maskin användes för enbart bilregistrets behov. I stället uppstår andra problem, exempelvis ifråga om prioritering. Enligt utredningens uppfattning bör en samkörning komma till stånd endast om det kan visas att den i bilregistreringen erforderliga snabbheten därigenom inte efter-

De nämnda undersökningarna har emellertid ännu inte slutförts. Utredningen har fördenskull i kostnadsberäkningarna i kap. 12 utgått från att en särskild datamaskin anskaffas för bilregistreringen. Maskinens utformning antas vara sådan att de tidigare nämnda kraven på driftssäkerhet tillgodoses.

Kostnadsmässiga fördelar genom samkörning av arbetsuppgifter torde kunna nås även i det fallet att en särskild maskin anskaffas enbart för bilregistreringen. De centrala och styrande delarna i maskinen kommer att ha en sådan kapacitet att man efter viss komplettering kan utnyttja anläggningen även för andra arbeten, t. ex. körkortregistrering.

### 11.2 Registeruppbyggnad

För att belysa utredningens ställningstagande i terminalfrågan och val av inmatningsmetodik för de dagliga transaktionerna ges i det följande en beskrivning av det centrala registrets uppbyggnad med exempel på hur det används.

Vid uppläggning av bilregistret på maskinella direktminnen är det liksom när det gäller nuvarande manuella register naturligtast att ordna det efter registreringsbeteckning som utgör den vanligaste referensen vid frågor angående fordon och fordonsägare. Det är emellertid önskvärt att man kan söka i registret med utgångspunkt även från andra registrerade uppgifter. Sålunda har önskemål om ett bilregister ordnat efter chassinummer framförts bl. a. av polisen. Med hjälp av ett sådant register skulle man bl. a. kunna spåra ägarna till falskskyltade stulna fordon samt till övergivna bilar och bilvrak. Likaså är det angeläget att kunna söka ett fordon i registret med ledning av ägarens personnummer eller motsvarande begrepp, vilket förutsätter ett register ordnat efter personnummer. På grund av registrets omfång är det dock uppenbarligen av stor ekonomisk betydelse att dubblering av registeruppgifter undviks. Delvis kan man åstadkomma detta genom att man på sätt som är vanligt i registre-

ringssammanhang använder s. k. sökregister. Dessutom är det lämpligast att skilja uppgifter om fordon från uppgifter om ägare. Därigenom undviker man bl. a. att dubblera uppgifter om person som äger flera bilar. I fråga om typbesiktigade fordon kan ännu mer minnesutrymme sparas. De gemensamma uppgifterna för dessa fordon kan läggas upp i ett tabellverk med modellkoden som referens. Eftersom huvuddelen av fordonsbeståndet utgörs av typbesiktigade fordon kommer på så sätt minnesutrymme för över 100 miljoner tecken att sparas.

Med hänsyn till det anförda är det lämpligt att bilregistret i datamaskinen organiseras i form av fyra delregister, benämnda fordonsregister, ägareregister, chassiregister och referensregister.

*Fordonsregistret* ordnas efter registreringsbeteckning och innehåller tekniska och fordonsspecifika uppgifter. Tekniska data för typbesiktigade fordon finns som tidigare nämnts i särskilda tabeller på en gemensam plats för varje fordonstyp. Referens till dessa uppgifter är modellkoden. I fordonsregistret görs även noteringar om fordonskatt, trafikförsäkring, kontrollbesiktning, körförbud etc.

*Ägareregistret* ordnas efter personnummer eller för juridiska personer i annan tillämplig ordning. Registret innehåller förutom namn, adress och postadress även registreringsbeteckningarna för ägarens fordon. Den i ägareregistret samlade informationen om en fordonsägares hela fordonsbestånd har inte bara datateknisk användning utan kan även vara en värdefull informationskälla för andra myndigheter. Sålunda kan biluttagningens myndighet göra en kontroll i ägareregistret före uttagning av ett fordon och därigenom undvika att ta ut en åkeriägares hela fordonsbestånd. Möjligheter finns också att ge t. ex. en samlad redovisning av statens och kommunernas fordonsinnehav.

Manuella register ger möjlighet till förlöpande historisk information om fordonen och deras ägare. I ett maskinellt bilregister måste man av bl. a. kostnadsskäl begränsa

antalet uppgifter i registret och för historiska uppgifter söka i grundhandlingarna. Arkivläggningen av dessa bör ske med någon form av arkivfilmförfarande. Utredningen anser emellertid att man för handläggning av vissa frågor kan behöva snabb tillgång till uppgifter om föregående och näst föregående ägare till ett fordon. Sådana uppgifter bör ingå i ägarregistret.

Ur *chassiregistret* kan man med bilmärke och chassinummer som referens få fram registreringsbeteckningen för önskat fordon. Detta register kommer att ha betydelse för polisens arbete men även andra användningsområden är tänkbara. Om exempelvis en serie fordon är behäftade med ett trafikfarligt fel är det svårt eller omöjligt att i det nuvarande bilregistret finna ägarna till dessa fordon. I den nu föreslagna utformningen av bilregistret kan sådana fordon spåras via chassinumret.

*Referensregistret* ordnas efter registreringsbeteckning och utgör förbindelsen mellan ägare- och fordonsregistren. I referensregistret kan man finna de platser i direktminnet där fordons- resp. ägareuppgifterna för ett visst fordon finns. Referensregistret innehåller även uppgifter om de platser i ägarregistret där man kan finna uppgifter om namn och adress för i registret noterade tidigare ägare till fordon. Härigenom kommer ägarregistret att fylla en dubbel funktion. Det ger nämligen uppgift inte bara om samtliga de fordon som är registrerade för viss person. Man kan också få uppgift om denne person varit föregående eller näst föregående ägare till fortfarande registrerat fordon.

### 11.3 Terminaler för frågeverksamheten

Som nämnts i avsnitt 11.1 kan länsstyrelsernas terminaler utgöras av informationsskärmar eller fjärrskrivmaskiner. I det följande skall några synpunkter ges på detta val.

Både informationsskärmar och fjärrskrivmaskiner är försedda med tangentbord för inmatning av frågor eller annan information. Utmatad information visas på skärmen resp. skrivs på papper i fjärrskriv-

maskinen. En informationsskärm kan användas på exempelvis följande sätt.

En fråga rörande en uppgift i bilregistret kommer in till länsstyrelsen per telefon. Operatören slår på skärmens tangentbord in registreringsbeteckningen för det fordon som frågan avser samt transaktionskoden, dvs. den särskilda beteckningen för den typ av transaktion det gäller, t. ex. Å för fråga om ägaren till visst fordon. På bildskärmen visas tangentvärderna i takt med nedslagen. Därefter trycker operatören ner sändningstangenten. Därvid går frågan över telenätet till den centrala datamaskinen. Svaret sänds automatiskt tillbaka till bildskärmen som efter ägarförfrågan visar namn, adress och postadress för ägaren till det efterfrågade fordonet. Hela förloppet går på några få sekunder. Informationen stannar kvar på skärmen till dess en särskild raderingstangent trycks ner. Om frågeställaren vill ha informationen dokumenterad kan operatören slå in dennes namn och adress på skärmen och trycka ner sändningstangenten, varvid datamaskinen lagrar svaret tillsammans med uppgifterna om frågeställarens namn och adress. Vid dagens slut skrivs svaret ut på en särskild blankett som sedan centralt distribueras till frågeställaren. Om frågan framställts vid personligt besök på länsstyrelsen kan utskriften ske direkt på länsstyrelsens fjärrskrivare genom att operatören trycker ner skrivtangenten på skärmens tangentbord. Uppgifterna förs då över till skrivaren.

De vanliga fjärrskrivmaskinerna kan i princip användas på liknande sätt med det undantaget att utmatningen sker endast i form av utskrift på papper.

Av betydelse i valet mellan informationsskärmar och fjärrskrivmaskiner är behovet av utskrift vid besvarandet av frågor, terminalernas anskaffningskostnader samt deras kapacitet och därmed också behovet av personal för deras drift.

Huvudparten av de frågor som ställs till bilregistret görs per telefon och muntligt svar lämnas. Svar på frågor till registret behöver skrivas ut huvudsakligen endast när de har samband med utredningsfall och

ärenden vars behandling är tidskrävande. Kopior av förkomna registreringsbevis kommer i det föreslagna systemet att skrivas ut och distribueras direkt från det centrala registret efter begäran från länsstyrelse. Utskriftsbehovet har därför inverkat på terminalvalet endast i så måtto att varje länsstyrelse bör ha tillgång till någon fjärrskrivmaskin.

Såväl informationsskärmar som fjärrskrivmaskiner finns i åtskilliga utföranden. Särskilt när det gäller skärmarna beror anskaffningskostnaden i hög grad på vilket fabrikat och vilken modell som väljs. Utredningens undersökningar har visat att lämpliga informationsskärmar finns att få till ungefär samma pris som fjärrskrivmaskiner.

Valet av typ av terminal har därför kunnat grundas huvudsakligen på respektive utrustnings kapacitet. I detta avseende är informationsskärmarna att föredra såväl när det gäller inmatning som utmatning av information. Utmatning på skärm sker momentant medan fjärrskrivmaskinens utskriftshastighet är relativt låg. I samband med inmatning är skärmarna lätthanterligare vid felskrivning. Ändringar och tillägg kan nämligen göras med några få tangentnedslag medan på fjärrskrivmaskin i allmänhet hela meddelandet måste skrivas om. Utredningen har beräknat att i bilregistreringens frågeverksamhet en informations-skärm kommer att ha ungefär 30 % högre kapacitet än en fjärrskrivmaskin. Antalet erforderliga terminaler och operatörer blir i motsvarande mån mindre.

Utredningen har sålunda funnit att utnyttjande av informationsskärmar ger klart lägre kostnader än fjärrskrivmaskiner. Då de dessutom allmänt torde medge den snabba och smidigaste handläggningen av enskilda ärenden har utredningen funnit att de krav som frågeverksamheten ställer på terminaler bäst tillgodoses om dessa utgörs av informationsskärmar. Det är dock nödvändigt att man på varje länsstyrelse har en fjärrskrivmaskin för att kunna tillgodose behov av omedelbar utskrift av uppgifter från registret.

#### 11.4 Inmatning av ändringsuppgifter

Av de ungefär 11 miljoner transaktioner som årligen kommer att beröra det föreslagna centrala bilregistret har 7,5 miljoner direkt samband med tidigare maskinell behandling antingen vid det centrala registret eller hos t. ex. försäkringsbolagen. De ändringar som föranleds av dessa transaktioner kan i allmänhet rapporteras med hjälp av handlingar som framställts vid den tidigare maskinella behandlingen. För att ge lägre kostnader och ökad säkerhet bör dessa handlingar ges en sådan utformning att de blir direkt maskinellt läsbara. Återstående 3,5 miljoner transaktioner omfattar nyregistreringar, anmälningar om ägarbyten m. m. Dessa måste manuellt omvandlas till en form som är läsbar för datamaskinen innan de förs in i registret. Den förra gruppen av transaktioner kan matas in enligt olika metoder, såsom klartextläsning, läsning av magnetband, hålkort eller håltremsa.

Vid *klartextläsning* läses information från en handling med hjälp av särskild till datamaskin ansluten apparatur, klartextläsare. Texten måste vara maskinellt skriven med särskilt typsnitt. Metoden är snabb och förhållandevis säker. Den används sedan flera år vid postverket.

I det föreslagna bilregistret kan avier avseende fordonsskatt och registreringsavgifter skrivas ut på en blankett som är avsedd att läsas med klartextläsare. Härigenom underlättas postverkets redovisningsarbete och rapporteringen till bilregistret kan ske med magnetband från postverket. Bland de övriga rutiner där klartextläsning kan tillämpas märks den periodiska kontrollbesiktningen. Anmodan om sådan besiktning kan framställas av bilregistret och sändas till berörd fordonsägare som har att medföra den när han inställer fordonet för besiktning. Besiktningssmannen markerar utfallet av besiktningen på anmodan och sänder den sedan till bilregistret där den utan förbehandling kan läsas in i datamaskinen.

Informationsutbytet mellan registreringsorganisationen och andra myndigheter och institutioner sker i dag huvudsakligen ge-

nom skrivna underrättelser men kan i framtiden delvis ske med *magnetband, hålkort eller hålremsa*. Som ett exempel kan nämnas de försäkringsavanmålningar som kommer in från försäkringsbolagen till bilregistret.

*Manuell inmatning* av ändringsuppgifter till datamaskinen kan ske antingen genom hålkorts- eller hålremsstansning eller genom de informationsskärmar som enligt avsnitt 11.3 skall finnas hos länsstyrelserna för frågeverksamhet.

Här skall inte ges någon närmare beskrivning av den teknik som används vid hålkorts- eller hålremsstansning eftersom den förutsätts vara tämligen väl känd. Inmatning med hjälp av informationsskärm skulle kunna gå till på följande sätt.

När uppgifter om dagens transaktioner skall föras in i registret kan två tillvägagångssätt användas. Man kan välja mellan att låta inmatningen skötas av särskild personal eller att låta den personal som utför beredningen av ärendena göra även inmatningen. I det första fallet slår operatören vid beredningen av ett nyregistreringsärende in ägarens personnummer eller för juridiska personer annan motsvarande beteckning samt en undersökningskod på skärmens tangentbord. I datamaskinen kontrolleras automatiskt om fordonsägaren finns noterad i ägarregistret. Om så är fallet visas hans namn, adress och postadress på skärmen. Stämmer uppgifterna överens med motsvarande uppgifter i ansökan markeras på denna vilka uppgifter som då inte behöver matas in. Ansökan överlämnas därefter till inmatningspersonal för vidare behandling. I det andra fallet utför beredningspersonalen även inmatningen. Sedan ägaruppgifterna erhållits på skärmen kontrollerar man att fordonsägarens namn stämmer överens med det namn som finns i ansökan. Därefter sker en kontroll av adress och postadress. Om uppgifterna i ansökan avviker görs en kontroll och i förekommande fall ändras med hjälp av tangentbordet uppgifterna på skärmen. Sedan övriga uppgifter i ansökan slagits in på tangentbordet och blivit synliga på skärmen kontrolleras de mot ansökan.

Därefter sänds uppgifterna in i datamaskinen där den överförda informationen omedelbart kan utsättas för viss prövning, exempelvis i form av rimlighetskontroller. Om fel eller orimligheter upptäcks kan signal om detta automatiskt återsändas till operatörens skärm t. ex. i form av blinkande meddelanden. Kontroll kan också ske genom att referensuppgifter lämnas från datamaskinen på följande sätt. Kontroll av att rätt modellkod slagits in sker genom att den mot koden svarande benämningen på fordonet återsänds från maskinen till skärmen. Operatören kontrollerar att uppgiften stämmer med den som finns i ansökan. Uppgifter som inte kan kontrolleras på ett betryggande sätt bör kontrollslås, dvs. matas in två gånger.

Det är en stor fördel att på detta sätt kunna rätta felaktigheter medan källdokumentet finns framför operatören. Det bör i detta sammanhang betonas att förfarandet inte behöver innebära att innehållet i registret ändras så snart ett ändringsmeddelande förts över till datamaskinen. Tvärtom torde det i stor utsträckning av säkerhetsskäl vara nödvändigt att centralt utsätta de överförda uppgifterna för ytterligare kontroller innan de förs in i registret.

Den nu beskrivna tekniken för inmatning genom informationsskärmar bygger på att man i så stor utsträckning som möjligt skall utnyttja sådana uppgifter om fordonstyper och fordonsägare som redan finns i registret. Härigenom kan man väsentligt minska antalet nedslag främst på grund av att man med hjälp av en skärm omedelbart kan undersöka om den som förvärvar ett fordon redan finns upptagen i ägarregistret och om namn- och adressuppgifter är korrekta. Utredningen har beräknat att antalet tangentnedslag på detta sätt kan minskas med omkring 60 % motsvarande arbetsmängden för tio stansoperatörer. Genom minskning av antalet nedslag bör rimligtvis felfrekvensen minska i motsvarande grad.

I de informationsskärmar som enligt avsnitt 11.3 skall användas för frågeverksamheten uppstår viss överkapacitet i samband med ojämn arbetsbelastning. Överkapacite-

ten kan utnyttjas för överföring av ändringsuppgifter. Detta förhållande i förening med de nyss nämnda möjligheterna till arbetsbesparing vid inmatning med hjälp av skärm gör det möjligt att ombesörja all överföring av ändringsuppgifter från länsstyrelserna till centrala registret med ett förhållandevis litet tillskott av informations-skärmar utöver vad som erfordras för frågeverksamheten. Utredningen har beräknat att det för ändamålet behövs ytterligare sammanlagt nio informationsskärmar och skärmoperatörer.

Om inmatningen av information skall ske genom hålkortsstansning och utföras i en centralt samlad stansavdelning, krävs 24 hålkortsstansar och stansoperatörer. Hållremsstansning torde kräva i stort samma kapacitet.

Kostnaden för en hålkortsstans motsvarar ungefär den för en informationsskärm. Operatörskostnaderna torde också vara ungefär lika. Man kan därför genom att använda skärmar för inmatning av ändringsuppgifter spara kostnaderna för i stort sett 15 stansar och stansoperatörer. Vidare kommer med all sannolikhet felsökningsarbetet att minska vid användning av skärmar till följd av tidigare beskrivna möjligheter att upptäcka fel redan före överföringen av informationen till centrala registret. Detta medför både lägre kostnader och minskad tröghet i handläggningen av ärenden.

Det anförda visar enligt utredningens uppfattning klart att det är fördelaktigt att använda informationsskärmar inte bara för frågeverksamhet utan även för inmatning av uppgifter till registret. Utredningen föreslår att så sker och har beräknat antalet erforderliga informationsskärmar med hänsyn till detta.

Utredningens ännu preliminära beräkningar visar ett behov av sammanlagt 112 informationsskärmar och 25 fjärrskrivmaskiner. Däri innefattas vissa för den centrala registreringsmyndigheten erforderliga terminaler.

## 11.5 Utnyttjandet av registret för vissa ändamål

Varje periodisk genomgång av det nuvarande manuella bilregistret är synnerligen arbetskrävande. Den i princip enda regelbundna och fullständiga bearbetning som man kunnat göra är den årliga genomgång som sker vid utskrift av avier om fordons-skatt. Som nämnts i tidigare avsnitt kräver denna genomgång på flertalet register insatser av extra personal. I ett mekaniserat bilregister kan periodiska bearbetningar göras med ordinarie resurser på tidrymder som i förhållande till vad som nu krävs är mycket korta. Som exempel kan nämnas att utskrift av avier för fordonskatt för hela fordonsbeståndet kan utföras på 80—100 timmar. Anmodan om inställelse till periodisk kontrollbesiktning kan sändas ut månadsvis från registret. Vid alla periodiska genomgångar kan även kontrolleras att försäkringsskyldighet och andra skyldigheter är fullgjorda. Påminnelser kan automatiskt skrivas ut för att sändas till dem som inte fullgör sina skyldigheter. Leder påminnelserna inte till resultat kan de på magnetband, hålkort eller listor redovisas till vederbörliga övervakande myndigheter. I det följande skall lämnas några exempel på hur mer omfattande genomgångar av registret kan ske.

*Periodisk kontrollbesiktning.* I god tid före början av varje besiktningssperiod söks bilregistret igenom för att man skall finna de fordon som enligt bestämmelserna skall kontrollbesiktigas under perioden. Anmodan om att fordonen skall inställas för besiktning skrivs automatiskt ut och sänds till fordonsägarna. Anmodan är utformad så att den kan användas för klartextläsning. Vid besiktningen lämnar fordonsägaren anmodan till besiktningssmannen. Denne markerar genom kryss i tillämplig ruta sitt beslut i anledning av besiktningen. Om fordonet godkänns eller beläggs med körförbud sänder besiktningssmannen in anmodan till registret där den läses maskinellt och beslutet noteras. Om föreläggande meddelas om ny kontrollbesiktning återlämnas anmodan

till ägaren som har att medföra den vid nästa inställelse. I registret kontrolleras vilka fordonsägare som inte inställer sina fordon till vederbörlig besiktning under den period som anmodan avser. Till dessa fordonsägare sänds en påminnelse med påpekande att fordonet enligt gällande bestämmelser är belagt med körförbud. Detta rapporteras samtidigt till vederbörande myndighet.

*Uppbörd av fordonsskatt.* Kortast möjliga tid före den årliga debiteringen av fordonsskatt aktualiserar man uppgifterna i ägarregistret med hjälp av magnetband från länsstyrelsernas datakontor. Skattebelopp beräknas i datamaskinen med hjälp av fastställda normer som lagrats i den. Inbetalningshandlingar skrivs ut maskinellt. Före utskriften har uppgifterna om adressaterna ordnats efter postnummer. Härigenom kan de utskrivna handlingarna omedelbart sändas ut till postverkets olika distrikt utan ytterligare sortering. Inbetalningskortet är utformade för läsning i postverkets klartextläsare. Från postverket sänds magnetband med redovisning till bilregistret. Där kontrolleras vid uppbördsterminens slut i datamaskinen vilka fordonsägare som inte betalat sin fordonsskatt. Till dessa sänds en ny inbetalningshandling på vilken restavgiften tillagts. De skattskyldiga som fortfarande inte betalar förs upp på indrivningslistor eller magnetband som översänds till vederbörlig indrivningsmyndighet.

Samarbetet med *beredskapsplanläggande*

myndigheter — biluttagningsmyndighet och länsstyrelser — sker så att dessa myndigheter anger normer för de slag och typer av fordon som kan beröras av planläggningen. Normerna lagras i datamaskinen. Vid överenskomna tidpunkter rapporteras från bilregistret vilka fordon som registrerats under perioden och uppfyller normerna. De nämnda myndigheterna anmäler till bilregistret vilka fordon som uttagits resp. tagits i anspråk för länens transportberedskap. Detta noteras i registret så att ändringarna i de registrerade uppgifterna avseende dessa fordon i fortsättningen kan rapporteras till myndigheterna. Informationsutbytet mellan dessa och bilregistret sker så långt möjligt i maskinellt läsbar form. Tekniskt är det fullt möjligt för t. ex. biluttagningsmyndigheten att kommunicera direkt med bilregistret med hjälp av en egen terminal.

#### 11.6 Sammanfattning

Utredningen utgår från att en datamaskin anskaffas för bilregistreringens behov. Den bör vara försedd med direktminnen på vilka registret placeras. Länsstyrelserna förses med terminaler vilka över ett fast uppkopplat telekommunikationsnät står i direkt förbindelse med registret. Terminalerna bör huvudsakligen utgöras av informations-skärmar och till en mindre del av fjärrskrivmaskiner. Informations-skärmarna bör utnyttjas för både frågeverksamhet och överföring av ändringsuppgifter till registret.



### 12.1 Nuvarande kostnader

Enligt uppgifter från länsstyrelserna är för budgetåret 1967/68 sammanlagt 340 fast anställda tjänstemän placerade vid bilregistret. Därutöver finns medel anslagna för hel- eller deltidarbete extra personal i en omfattning som motsvarar löner för 246 heltidsarbetande tjänstemän. Vidare anlitas vid landskontoren placerad kassapersonal för bilregisterärenden i en omfattning som av länsstyrelserna 1965 beräknades motsvara 26 tjänstemäns heltidsarbete.

Vid statistiska centralbyrån sysselsätts ungefär elva heltidsarbetande tjänstemän med beredning av de uppgifter som skall föras in i centrala bilregistret. Polisens arbete med interimslicenser och interimsskyltar motsvarar enligt uppskattningar från rikspolisstyrelsen omkring 20 heltidsarbetande tjänstemäns.

Utredningen har beräknat statsverkets kostnader för nämnd personal till 18,65 milj. kr. per år. Lön har därvid beräknats efter näst högsta löneklass i vederbörande tjänstemäns lönegrad, för tjänsteman i reglerad befordringgång dock efter lägsta löneklass i högsta lönegraden. Placering i ortsgrupp 4 har ansetts gälla utom för centrala bilregistrets personal. Till den direkta lönen kommer kostnaderna för pension samt del i kostnaderna för lokaler, inventarier, kontorsteknisk utrustning och övriga allmänna omkostnader. Nämnda kostnader har beräknats till sammanlagt 50 % av den direkta lönen.

Centrala bilregistret förorsakar utom personalkostnader även datamaskinkostnader. De har beräknats till omkring 325 000 kr. per år.

Postverkets kostnader för uppbörden av fordonsskatt har som tidigare nämnts för 1966 beräknats till 3,8 milj. kr. Tryckning och distribution av skattekvitton kostade 1967 enligt riksrevisionsverket 175 000 kr.

Hantering av nuvarande kontrollmärken inkl. framställning och distribution kostar enligt beräkningar som grundar sig på statistiskt material från AB Svensk Bilprovning omkring 1 milj. kr. per år.

Under sjätte huvudtiteln finns ett med 1 000 kr. uppfört försöksanslag Registrering av motorfordon, vilket disponeras av statens trafiksäkerhetsverk. Från anslaget skall bestridas bl. a. kostnader för anskaffning och reparation av kortfackskåp, för blanketter till interimis-, saluvagns- och turistvagnslicenser, kombinerade besiktningsinstrument och registerkort, typbesiktningsinstrument och typintyg samt för interimis-, saluvagns- och turistvagnsskyltar. Anslaget skall tillgodoföras avgifter och förfallna depositionsmedel för interimis-, saluvagns- och turistvagnsskyltar. Anslaget visade en nettoinkomst på omkring 175 000 kr. för budgetåret 1965/66 och omkring 18 000 kr. påföljande budgetår. Vid beräkningen av nuvarande kostnader har nettoutfallet på anslaget satts till noll.

De sammanlagda kostnaderna för nuvarande registreringsorganisation inkl. interimisregistrering, skatteuppbörd och hante-

ring av kontrollmärken kan med ledning av det nu nämnda beräknas till omkring 24 milj. kr. per år. Det kan nämnas att av allmänheten till länsstyrelserna betalda registrerings- och anmälningsavgifter för budgetåret 1966/67 uppgick till drygt 15 milj. kr.

Utöver vad som här nämnts finns flera mer eller mindre dolda kostnader för såväl myndigheter som allmänhet, vilka har samband med bilregistreringen men som utredningen inte kunnat beräkna närmare. Till en avsevärd del kommer även dessa kostnader att påverkas av utredningens förslag, särskilt i den mån de beror på brister i nuvarande registrering, vilket gäller t. ex. vissa polisutredningar.

För att en rättvisande jämförelse mellan nuvarande kostnader och beräknade framtida kostnader för bilregistreringen skall kunna göras har viss omräkning av nuvarande kostnader skett. Dessa avser nämligen år 1967 eller tidigare medan framtida kostnader beräknats med ledning av väntade frekvenser av ärenden år 1970. Utredningen har antagit att det totala antalet registreringspliktiga fordon kommer att fortsätta att stiga. Eftersom kostnaderna för nuvarande organisation till helt övervägande del står i proportion till fordonsantalet kommer även de att fortsätta att öka. Utredningen har funnit att även om ökningen av fordonsantalet beräknas försiktigt i förhållande till de senare årens utveckling kommer de årliga kostnaderna för nuvarande registreringsorganisation att ha ökat med åtminstone 10 % fram till 1970. Vid jämförelse med beräknade framtida kostnader har därför de sammanlagda kostnaderna per år för nuvarande organisation satts till 26,3 milj. kr. år 1970.

## 12.2 Uppskattade engångskostnader vid övergång till ny organisation

### 12.2.1 Registreringsorganisation och kontrollmärkesystem

Som nämnts i avsnitt 11.1 pågår genom statskontorets försorg vissa undersökningar av behovet av nya datamaskinanläggningar

inom statsförvaltningen. Det är i och för sig möjligt att tillskapa en ny anläggning i vilken såväl bilregistrering som vissa andra arbetsuppgifter utförs. Därigenom kan kostnaderna för bilregistreringen bli lägre än i en för bilregistreringen särskilt avsedd maskinanläggning. De nämnda undersökningarna har emellertid ännu inte slutförts. Utredningen har därför tills vidare utgått från att en särskild maskin anskaffas för enbart bilregistrering.

Kostnadsberäkningarna grundar sig vidare på förutsättningen att datamaskin, kommunikationsnät och terminalutrustningar ges den principiella utformning som beskrivs i kap. 11. Sålunda innefattas de tämligen stora kostnader som är nödvändiga för att trygga maskinsystemets driftssäkerhet. Beräkningarna har inte kunnat göras exakta beroende på bl. a. att val av maskinfabrikat inte kunnat ske på nuvarande utredningsstadium.

Utredningens beräkningar av engångskostnaderna framgår av denna uppställning.

	milj. kr.
Datamaskin med kringutrustning inklusive direktminnen . . . . .	20
Terminalutrustning för länsstyrelserna . . . . .	4
Fysisk installation av maskinen, ev. tull och import . . . . .	3
Systemutveckling, programmering, utprovning av program, utbildning och information samt omläggning av nuvarande register . .	6
Viss nu befintlig personal som övergångsvis kommer att finnas kvar under en del av omläggningstiden	4
Ny registreringshandling till bilägare, kurser för berörd personal, information till allmänheten m. m.	3
Sammanlagt beräknas engångskostnaderna sålunda till omkring	40 milj. kr.

### 12.2.2 Registreringsskyltar

Av skäl som redovisats i kap. 10 är det angeläget både att ändra nuvarande system för registreringsbeteckningar och att skapa

möjligheter för myndigheterna att övervaka tillverkning och distribution av registrerings-skyltar. Utredningen har därför föreslagit att nya, standardiserade skyltar skall framställas och delas ut till fordonsägarna. Denna åtgärd medför betydande kostnader men är enligt utredningens uppfattning nödvändig. Den är dock oberoende av om registreringsorganisationen görs om eller inte. Det skulle i och för sig vara fullt möjligt att i samband med genomförandet av den nya organisationen ändra registreringsbeteckningarna men i övrigt inte införa några nya regler avseende skyltarna och deras handhavande. Det är därför enligt utredningens uppfattning inte riktigt att vid bedömning av den nya organisationens lönsamhet belasta den med kostnader för nya skyltar. Dessa kostnader har redovisats för sig när det gäller såväl engångskostnader som årliga driftskostnader.

Utredningen har ännu inte tagit slutlig ställning i frågan om skyltarnas utformning. Uppskattningsvis har emellertid engångskostnaderna för framställning av nya skyltar till samtliga fordonsägare beräknats till 25 milj. kr.

## 12.3 Uppskattade driftskostnader i ny organisation

### 12.3.1 Registreringsorganisation och kontrollmärkesystem

Arbetsförloppet i den föreslagna organisationen har ännu inte utretts i detalj och behovet av personal kan därför inte med säkerhet fastställas. Utredningen har förden skull gjort en tämligen försiktig beräkning av de personalbesparingar som kan nås. Behovet av personal vid länsstyrelserna har därvid beräknats till omkring 300 tjänstemän. För den centrala verksamheten innefattande bl. a. datamaskindriften behövs omkring 55 tjänstemän.

Utredningens beräkningar av driftskostnaderna framgår av denna uppställning.

	milj. kr.
Löner jämte pensions- och omkostnadspålägg .....	11,5

Hyra för kommunikationsnät, tekniskt underhåll av maskinutrustning och övriga omkostnader i samband med datamaskindriften	2,3
Avskrivningar av engångskostnader, räntor .....	5,7
Framställning och distribution av kontrollmärken .....	6,5

Sammanlagt har de årliga kostnaderna sålunda beräknats till omkring 26 milj. kr.

Statsverkets kostnader för registreringsverksamheten bör i princip tas ut av fordonsägarna.

### 12.3.2 Registreringsskyltar

Kostnaden för årlig nyanskaffning av skyltar har beräknats till omkring 2,5 milj. kr. och bör liksom nyss nämnda kostnader för registreringsverksamheten tas ut av fordonsägarna. Detta gäller även de i avsnitt 12.2.2 nämnda engångskostnaderna för skyltar, 25 milj. kr. Beträffande sistnämnda kostnader kan två förfaringssätt övervägas. Avgift för nya skyltar kan utkrävas av varje fordonsägare vid övergången till det nya systemet, vilket medför antingen penninghantering i omlägningsrutinen eller en särskild debitering och uppbörd omfattande alla fordonsägare. Eventuellt kan avgiften tas ut i samband med närmaste skatteuppbörd. Alternativt kan kostnaderna fördelas på flera år enligt samma avskrivningsprinciper som tillämpats beträffande engångskostnaderna för registreringsverksamheten. I det senare fallet kan den årliga avskrivningen beräknas bli 2,3 milj. kr. och den sammanlagda årliga kostnaden för skyltar således 4,8 milj. kr.

### 12.4 Den nya organisationens lönsamhet

Den årliga kostnadsbesparingen i den nya organisationen blir enligt de i föregående avsnitt gjorda beräkningarna endast några hundra tusen kronor, skyltkostnaderna oräknade, vilket givetvis helt faller inom felmarginalen vid beräkningarna. Vid bedömningen av lönsamheten bör emellertid ytterligare faktorer beaktas.

Utredningens förslag innebär en omläggning av registreringsverksamheten till betydligt mindre personalkrävande metoder. Som framgår av de redovisade beräkningarna väntas personalkostnaderna inledningsvis sjunka med drygt 7 milj. kr. per år. Efter hand blir den årliga personalbesparingen allt större. Oavsett om totalt sett kostnadsminskning kan redovisas eller inte är det rimligtvis på längre sikt samhällsekonomiskt värdefullt med en sådan omstrukturering av verksamheten.

Erfarenheterna från nuvarande bilregister visar att man för kommersiellt utnyttjande kan vänta sig stor efterfrågan på adresser och andra uppgifter ur registret. Utredningen anser det fullt realistiskt att försäljning av uppgifter ur registret kan ge en nettointäkt av ett par miljoner kronor per år. Svårigheten att precisera försäljningens omfattning har emellertid gjort att utredningen inte fört in denna post i kostnadsberäkningen.

Kostnadsberäkningarna grundar sig på ett uppskattat antal fordon av omkring tre miljoner år 1970. Enligt tillgängliga prognoser kommer fordonsantalet att fortsätta att växa betydligt. Den tekniska utrustning som väljs bör enligt utredningens uppfattning dels vara tillräcklig för att utan komplettering möta den ökning av fordonsantalet som kommer att inträffa under åren närmast efter omläggningen, dels medge en enkel och billig utbyggnad allteftersom fordonsantalet ytterligare stiger. Den principiella typ av utrustning som utredningens förslag avser kan tillgodose dessa krav. Den kostnadsökning som uppstår vid gradvis komplettering av utrustningen är tämligen liten i förhållande till den ursprungliga investeringen och den är betydligt mindre än proportionell mot ökningen av fordonsantalet. Detta innebär att den framtida kostnadsstegringen vid maskinell registrering blir mindre än vid manuell eftersom i senare fallet en stor del av kostnaderna växer i takt med fordonsantalet. Utredningen kan dock inte precisera den framtida besparingen.

Om en maskinanläggning tillskapas enbart för bilregistreringen torde den under vissa tider kunna utnyttjas för andra bearbetningar jämsides med registreringen och därvid i första hand för sådana som inte kräver tillgång till direktminnen och kommunikationslinjer. Givetvis kan också sistnämnda delar av anläggningen byggas ut så att den till tämligen låg merkostnad kan användas för arbeten som är likartade och eventuellt integrerade med bilregistreringen. Uppskattningsvis kommer maskinanläggningen att utan komplettering kunna användas för andra bearbetningar än bilregistrering i en omfattning som svarar mot intäkter av ett par miljoner kronor per år.

Den ojämförligt största besparingen följer emellertid enligt utredningens uppfattning av den förbättrade effektivitet i registreringen som de framlagda förslagen kommer att medföra. Kostnaderna för denna höjda effektivitet, framförallt maskin- och kontrollmärkeskostnader, har redovisats. Kostnadsminskningar och intäktsökningar kan inte på motsvarande sätt siffermässigt fastställas men utredningen anser att man kan vänta sig inte obetydliga sådana.

## 12.5 Sammanfattning

Utredningen beräknar de sammanlagda årliga kostnaderna för en ny registreringsorganisation till omkring 26 milj. kr., vilket är ungefär vad nuvarande organisation kan väntas kosta år 1970. Till detta kommer kostnader för nya registreringsskyltar. Eftersom registret mekaniseras och därmed antalet tjänstemän vid länsstyrelserna minskas beräknas personalkostnaderna sjunka med omkring 7 milj. kr. per år. I den mån fordonsantalet fortsätter att öka kommer den föreslagna registreringsorganisationen att visa en gynnsammare kostnadsutveckling än nuvarande organisation skulle göra. Till inte redovisningsbara vinster i den föreslagna organisationen hör framförallt förbättrad effektivitet i registreringen.

### 13.1 Uppläggnings av det nya registret

Nuvarande bilregister innehåller erfarenhetsmässigt åtskilliga fel och inaktuella uppgifter. Man kan därför tänka sig att vid uppläggnings av det nya registret föreskriva en formell nyregistrering av alla fordon, varvid varje fordonsägare lämnar in fullständiga nyregistreringshandlingar beträffande de fordon han äger. Frånsett det mindre tilltalande i att belasta fordonsägarna med en åtgärd som de redan tidigare vidtagit har metoden besvärande nackdelar. Granskningen och avstämningen av de sannolikt till största delen handskrivna uppgifterna blir synnerligen tids- och kostnadskrävande och trots detta kan det inte undvikas att nya fel kommer in i registret. Det torde också bli svårt att få in registreringshandlingar från alla fordonsägare.

Utredningen förordar därför att registeruppläggnings i princip sker genom att uppgifter förs över från nuvarande register. För att i görligaste mån förbättra tillförlitligheten av detta fram till den tidpunkt då övergången beräknas ske föreslår utredningen vissa åtgärder som närmare redovisas i kap. 14.

Vissa uppgifter i det nya registret måste emellertid hämtas från annat håll. Uppgift om personnummer för det nya registrets räkning torde man sålunda enklast kunna få från fordonsägarna själva. Med hjälp av personnumret kan man få namn- och

adressuppgifter från de maskinellt läsbara personregistren hos länsstyrelsernas datakontor och därigenom spara manuellt arbete. En annan tänkbar källa för uppgifter till det nya registret är det nuvarande centrala bilregistret som också är maskinellt läsbart och från vilket vissa tekniska uppgifter om fordon kan hämtas.

Överföringen av uppgifter till det nya bilregistret från länsstyrelsernas personregister och från det centrala bilregistret kan ske med hjälp av magnetband. Uppgifterna från det nuvarande bilregistret och från fordonsägarna själva måste däremot omvandlas till maskinellt läsbar form innan de kan matas in i registret. Omvandlingen kan ske på olika sätt. Den metod som skall användas måste fylla vissa krav på snabbhet, säkerhet och lätthanterlighet och får inte innebära att registerkort avlägsnas från bilregistret under ordinarie arbetstid.

Av de metoder som bedömts kunna komma ifråga är *hålkorts-* och *håltremsstansning* de mest allmänt använda och kända. Vid *hålkortsstansning* torde det vara möjligt att utnyttja viss reservkapacitet ifråga om stansar och personal vid länsstyrelsernas datakontor medan *håltremsstansar* måste anskaffas särskilt för ändamålet.

*Klartextläsning* tillämpas som tidigare nämnts av bl. a. postverket. De klartextläsare som nu är i bruk kräver att de tecken som skall läsas är av standardiserad form och storlek. Om metoden skall användas i

detta fall krävs därför att uppgifterna i bilregistret med hjälp av särskilda skrivmaskiner förs över till inläsningsblanketter som sedan läses av klartextläsare.

Tekniken vid *överföring med informationsskärmar* har exemplifierats i avsnitt 11.3 och 11.4.

De nämnda metoderna skiljer sig åt i olika hänseenden men torde alla i och för sig vara möjliga att tillämpa vid registerupplägningen. En särskild omständighet faller emellertid enligt utredningens uppfattning utslaget. Utredningen föreslår i kap. 11 att informationsskärmar skall finnas hos länsstyrelserna för att användas för frågeverksamhet och ordinarie inmatningsrutiner. Den organisatoriskt och ekonomiskt mest fördelaktiga lösningen nås om man utnyttjar dessa skärmar även för registerupplägningen. Utredningen föreslår därför att informationsskärmar skaffas och operatörerna utbildas i sådan tid att skärmar kan användas vid övergången.

### 13.2 Utlämning av skyltar m. m.

Enligt utredningens förslag skall nya registreringsbeteckningar införas och registreringsskyltar med de nya beteckningarna i fortsättningen lämnas ut genom myndighets försorg. Vid övergången till det nya systemet skall därför nya registreringsskyltar tillställas varje fordonsägare.

Av de data som skall ingå i det nya registret men inte finns i det nuvarande måste uppgift om personnummer inhämtas från fordonsägaren. Utredningens fortsatta arbete får visa om detta gäller även andra uppgifter. Det förefaller lämpligt att samla in sådana uppgifter i samband med att de nya skyltarna lämnas ut. Säkrast och snabbast görs detta genom att fordonsägaren inställer sig personligen eller genom ombud vid någon form av skyltutlämningsställen, där han kvitterar ut de nya skyltarna och lämnar önskade uppgifter. Möjligheter måste emellertid även finnas för fordonsägare att sända in uppgifterna per post och att få skyltarna sända till sig. De insamlade uppgifterna vidarebefordras till vederböran-

de länsstyrelse där de med hjälp av informationsskärmar förs över till centrala registret. Efter viss förberedande behandling av registerkorten förs likaså deras innehåll över. Dessförinnan har i det centrala registret lagrats uppgifter om ägares namn och adress och fordonets tekniska data hämtade från datakontorens personregister resp. nuvarande centrala bilregistret. Därigenom kan man vid överföringen från länsstyrelserna i stor utsträckning använda samma arbetsbesparande teknik som beskrivits i avsnitt 11.4 angående inmatning av ändringsuppgifter.

För att de insamlade uppgifterna skall vara så aktuella som möjligt måste insamlingsförfarandet koncentreras till kort tid och ske i omedelbar anslutning till överföringen av resp. register. För att förenkla förfarandet för fordonsägarna bör antalet utlämningsställen vara tämligen stort.

Hur omläggningsarbetet bör gå till i detalj kommer utredningen att redovisa i sitt slutbetänkande.

### 13.3 Metod för övergången

Övergången till det nya systemet innebär som nämnts att informationen i nuvarande bilregister skall föras över till det nya mekaniserade och att vissa data skall insamlas som inte finns i nuvarande register. Vidare skall skyltar med nya registreringsbeteckningar lämnas ut till samtliga fordonsägare. Övergången medför därför omfattande organisatoriska problem. Tillförlitligheten av det nya registret kommer i stor utsträckning att bero på de metoder som används vid upplägningen av det.

I princip kan man välja mellan att låta det nya registreringssystemet träda i funktion samtidigt över hela landet eller successivt med ett eller flera län i varje etapp. En samtidig övergång kan i sin tur göras på två olika sätt. Man kan under en kort tidsperiod strax innan de nya registreringsbestämmelserna skall träda i kraft samtidigt över hela landet vidta alla de åtgärder som fordras för upplägning av det nya registret etc. Alternativt kan man under en längre

tid successivt och länsvis bygga upp det nya registret allt medan det gamla registreringssystemet i sin helhet gäller. När det nya registret är färdigt och övriga erforderliga åtgärder vidtagna låter man de nya registreringsbestämmelserna träda i kraft på en gång över hela landet.

En registeruppläggning som sker samtidigt över hela landet och som följs av en samtidig övergång till nytt system kräver att en stor mängd experter och materiel tas i anspråk på en gång. Utredningen anser att svårigheterna därvid blir så stora att metoden inte bör komma ifråga. Valet står då mellan successiv registeruppläggning följt av samtidig övergång och successiv registeruppläggning jämte successiv övergång.

Vid successiv registeruppläggning följd av samtidig övergång till nytt registreringssystem uppstår nackdelen att man under hela övergångstiden måste föra dubbla register. Länsstyrelsernas manuella register skall då hela tiden ha kvar sin nuvarande funktion och måste därför på samma sätt som nu sker fortlöpande hållas aktuella. Samtidigt byggs det nya mekaniserade registret upp med data från ett eller flera län i taget. Detta nya register måste givetvis också fortlöpande aktualiseras med inträffade förändringar, vilket kräver sin särskilda organisation inbegripande personal och materiel. Omedelbart innan det nya registret tas i bruk måste det dessutom fullständigt stämmas av mot nuvarande register. Utredningen har försiktigtvis räknat med att övergångstiden inte blir kortare än ett år. Metoden blir då dyrbar. En inte oväsentlig nackdel är också att myndigheterna delvis måste arbeta med dubbla registreringsbeteckningar för de fordon som förts in i nya registret.

Nackdelen med en successiv övergång ligger främst i att man under övergångstiden måste bruka skilda registreringssystem och bestämmelser i skilda delar av landet. Härigenom ökas kraven på information till allmänhet och myndigheter. Samarbetet mellan länsstyrelser, trafiksäkerhetsverket och andra berörda myndigheter kan till vissa

delar behöva ske enligt särskilda övergångsbestämmelser. Vid ändring av fordons hemort krävs i vissa fall ett särskilt förfarande. Om hemorten ändras från det område där de gamla registreringsbestämmelserna gäller till det där de nya gäller är det naturligt att fordonet förs in i det nya registret och att fordonsägaren i fortsättningen följer de nya bestämmelserna. Om ändringen sker i omvänd riktning bör fordonet däremot stå kvar i det nya registret. Fordonsägaren bör i ett sådant fall vid sina fortsatta kontakter med registreringsmyndighet kunna anlita länsstyrelsen i hemortslänet för förmedling av anmälningar och frågor till det nya registret.

För en successiv övergång talar framförallt att behovet av personal och materiel blir mindre koncentrerat i tiden och därigenom lättare att täcka. En annan fördel med en successiv övergång är att det nya registreringssystemet kommer att bli utprovat i mindre skala under fullt realistiska förhållanden. De därvid gjorda erfarenheterna kan sedan tillämpas under övergångens senare skeden. I jämförelse härmed är — såvitt utredningen kunnat finna — fördelarna med en samtidig övergång relativt små.

Nackdelarna vid en samtidig övergång överväger å andra sidan klart dem vid en successiv.

Med hänsyn härtill förordar utredningen att övergången sker successivt med ett eller flera län i varje etapp.

### 13.4 Information

Det nya registreringssystemet kommer att medföra bl. a. personalminskningar och stora ändringar i arbetsrutinerna vid länsstyrelserna. Det är av stor vikt att personalen i god tid får utförlig information om de ändringar som det nya systemet medför. Likaså är det nödvändigt att genomföra en tämligen omfattande kursverksamhet både centralt, t. ex. för föreståndare, och vid länsstyrelserna.

Det är vidare av betydelse att fordonsägarnas tidigare nämnda medverkan vid omläggningen blir fullständig och känne-

domen om förfarandet och skyltutlämningsplatserna god. Erforderlig information bör ges i TV, radio och press och i samband med den avisering av fordonsskatt som sker närmast före omläggningen.

### 13.5 Tid och kostnader

Omläggningen till det nya registret bör kunna inledas under 1970. Om för registreringen avsedd datamaskin skall hinna installeras och trimmas i tid krävs att preliminärt beslut om maskinbeställning föreligger under 1968. Eftersom detaljutformning av registreringsystemet och övergångsrutinerna inte skett har utredningen försiktigtvis räknat med att omläggningstiden inte blir kortare än ett år.

Kostnaderna för själva omlägningsarbe-

tet har i kap. 12 räknats in bland engångskostnaderna för den nya organisationen.

### 13.6 Sammanfattning

Utredningen föreslår att övergången till nytt registreringsystem sker successivt med ett eller flera län i varje etapp. Uppgifterna i det nya registret hämtas huvudsakligen direkt från nuvarande register. För inmatning av uppgifter vid registeruppläggnings används informationsskärmar hos länsstyrelserna. Nya registreringsskyltar utlämnas till alla fordonsägare vid särskilda utlämningsställen eller med post. Omfattande information och utbildning måste ges åt allmänheten och åt myndigheternas personal. Registeromläggningen kan inledas under 1970. Preliminär beställning av datamaskin måste göras under 1968.



#### 14.1 Allmänna synpunkter

Det är av väsentlig betydelse för övergången till det av utredningen föreslagna systemet att innehållet i länsstyrelsernas bilregister är aktuellt och tillförlitligt. Som tidigare nämnts föreligger f. n. stora brister i dessa hänseenden, framför allt beträffande redovisningen av äganderättsförhållandena. Enligt utredningens mening skulle det med hänsyn både till övergången till det nya systemet och till nuvarande arbete med bilregistret vara av stort värde om man redan nu kunde genomföra vissa av de förslag som lagts fram i syfte att höja registrets aktualitet. De förslag som då framför allt är aktuella rör fristerna för ansökningar och anmälningar samt regler om allmän skyldighet för överlåtare av fordon att göra anmälan om överlåtelse. De ifrågasatta ändringarna synes kunna genomföras utan att nuvarande rutiner och löpande arbete störs i någon nämnvärd omfattning.

#### 14.2 Fristerna

Utredningen har i avsnitt 7.1.2 föreslagit att fristen för ansökan om registrering i den framtida organisationen minskas från tre veckor till en vecka. Ett förslag av samma innebörd har lagts fram i avsnitt 8.2.2 beträffande fristerna för anmälningar till registret. I anslutning till förslagen har utredningen redovisat sina överväganden i dessa

frågor. Det där anförda visar att reformer är angelägna och bör genomföras snarast möjligt.

En förkortning av fristerna i det nuvarande registreringssystemet medför vissa problem. Ett av dem rör registrering av fordon som skall genomgå besiktning. I och för sig torde de flesta registreringsbesiktningar av fordon ske medan dessa ännu är kvar i återförsäljares ägo. Detta betyder att de normalt kan förses med saluvagnsskyltar. Om besiktningen måste ske senare torde ofta även försäljningsdagen läggas senare. Utredningen har övervägt om det är påkallat att undanta ansökningar om registrering av fordon som måste besiktigas från förkortningen i övrigt av ansökningsfristerna. Även alternativet att bestämma fristen till en vecka från besiktningen i stället för från förvärvet har diskuterats. Utredningen har emellertid stannat för att föreslå samma frist här som för övriga fall. Det bör erinras om att besiktningsinstrument, när registreringsbesiktning skett, enligt 12 § VTK skall tillställas fordonsägaren inom tre dagar. Vid kontrollbesiktning skall instrumentet omedelbart förses med anteckning om fordonet godkänts.

För att vissa ansökningar eller anmälningar skall godtas krävs enligt gällande bestämmelser att bevis om trafikförsäkring skall företes. Försäkringsbevis torde kunna utfärdas inom en eller två dagar efter begäran därom. Något hinder från denna syn-

punkt mot en kortare frist torde därför inte föreligga.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen att fristerna för ansökningar om registrering och anmälningar till registret förkortas från tre veckor till en vecka utan att omläggningen till den av utredningen föreslagna registreringsorganisationen avvaktas.

#### 14.3 Obligatorisk överlåtaranmälan

I avsnitt 8.3.2 har utredningen motiverat och föreslagit regler om allmän skyldighet för överlåtare av fordon att anmäla överlåtelsen till bilregistret. De skäl som anförts och den utformning av reglerna som förordats har i princip giltighet även för den nuvarande registreringsorganisationens del. Ett genomförande av sådana regler redan nu skulle i avsevärd mån öka aktualiteten hos uppgifterna i registret och därigenom underlätta såväl dettas nuvarande arbete som övergången till det föreslagna systemet. Genomförandet kan ske med jämförelsevis små ändringar i nuvarande arbetsrutiner

och utan att på längre sikt medföra någon nämnvärd ökning av arbetsuppgifterna.

Utredningen vill med hänsyn till det anförda föreslå att regler införs om allmän skyldighet för överlåtare av fordon att anmäla överlåtelsen till registret.

#### 14.4 Förslag till författningstext jämte specialmotivering

Författningsförslag redovisas i särskild bilaga. Närmare motivering till förslagen finns i kap. 15.

#### 14.5 Sammanfattning

Enligt utredningens mening bör vissa ändringar göras i gällande bestämmelser utan att övergången till den nya registreringsorganisationen avvaktas. Ändringarna avser dels förkortning av fristerna för registreringsansökningar och anmälningar till registret från tre veckor till en vecka och dels allmän skyldighet för överlåtare av registrerat fordon att anmäla överlåtelsen till registret.

### 15.1 Vägtrafikförordningen

#### 17 §.

Fristerna har ändrats från tre veckor till en vecka.

För innehavare av saluvagnslicens gäller enligt 3 mom. andra stycket en regel av huvudsaklig innebörd att han inte behöver göra ansökan om registrering för fordon i det län till vilket dess hemort flyttats om fordonet säljs inom tre veckor från förvärvet. Denna frist är av principiellt annan karaktär och har inte ansetts böra ändras. Också innehavare av sådan licens bör emellertid anmäla såväl sitt förvärv av fordonet som försäljningen, om den sker inom treveckorsfristen. De kortare frister som därvid skall gälla för anmälningarna framgår av bestämmelserna i 18 § 1 mom. första stycket i dess av utredningen föreslagna lydelse och en hänvisning härom har intagits i 17 § 3 mom.

När allmän skyldighet för överlåtare att göra anmälan om äganderättsövergång införas bör givetvis bestämmelsen i 3 mom. sista stycket om förre ägarens rätt att göra sådan anmälan utgå.

#### 18 §.

I 1 mom. första stycket har fristen ändrats från tre veckor till en vecka och vidare har intagits en bestämmelse om allmän skyldighet för den som överlåter registrerat fordon att göra anmälan därom till registre-

ringsmyndigheten. Både den förre och den nye ägaren skall således anmäla äganderättsövergången. Om överlåtelsen medför att fordonets hemort ändras till annat län skall förre ägaren på vanligt sätt göra sin anmälan medan den nye ägaren skall ansöka om registrering i det nya länet. Den ökade omgång som den dubblerade anmälningsskyldigheten kan leda till i förhållande till nuvarande system, där anmälan såvitt angår ena parten endast är frivillig, kan förutses komma att uppvägas av vinster i form av framför allt färre eller mindre tidskrävande äganderättsutredningar. Genom lämpligt utformade och distribuerade blanketter för gemensam anmälan från överlåtare och förvärvare torde också i de allra flesta fall registreringsmyndigheterna liksom hittills få befattning med ett överlåtelseärende endast vid ett tillfälle.

I nuvarande fjärde stycket som behållits oförändrat beskrivs vad anmälan skall innehålla och vilka handlingar som skall bifogas. Enligt stadgandet skall anmälan innehålla uppgift om nye ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om fordonets registreringsnummer. Bestämmelserna gäller såväl förre som nye ägarens anmälningar. Förre ägaren bör kunna godta den nye ägarens uppgifter om namn etc. om de inte förefaller felaktiga eller orimliga. Enligt de straffbestämmelser som redan nu gäller kan överlåtaren straffas dels om han inte lämnar de uppgifter han är

skyldig att lämna och dels om de uppgifter som han ger in är vederligen oriktiga.

I 2 mom. har fristen för anmälan ändrats från tre veckor till en vecka. Anmälan om adressförändring inom länet har stor betydelse för registrets aktualitet. Förkortningen av fristen för anmälningar enligt stadgandet kan inte anses medföra några olägenheter.

Bestämmelserna i 3 mom. har behållits oförändrade. Av hänvisningen till 1 mom. framgår bl. a. att överlåtelse av reservregistrerat fordon skall anmälas av både överlåtaren och förvärvaren samt att anmälan skall ske inom en vecka.

#### 19 §.

Fristen för anmälan enligt 2 mom. har ändrats från tre veckor till en vecka. Detta motiveras både med att det är önskvärt med likformiga frister och med att det bl. a. på grund av ökningen av antalet skrotade fordon är angeläget att uppgifter om skrotning eller annan i författningsrummet nämnd åtgärd kommer in i registret så nära åtgärden som möjligt. Det erforderliga beviset angående åtgärden utfärdas oftast i samband med denna och det torde inte uppstå någon svårighet att iakttä den kortare fristen.

#### 65 §.

I 4 mom. har en bestämmelse inlagts av innehåll att om endera förre eller nye ägaren ingett anmälan om äganderättsövergången så att denna kunnat antecknas i registret frihet från straff för försummad anmälingsskyldighet skall inträda för den andre. Bestämmelsen har ansetts nödvändig för att ogynnsamma följder av den dubbla anmälingsskyldigheten skall kunna undvikas.

### 15.2 Vägtrafikkungörelsen

#### 32 §.

Av de särskilda stadgandena i VTF framgår när anmälan om äganderättsövergång

skall ske till registret. Om sådan anmälan kommer in från den förre ägaren torde denna enligt 32 § VTK i princip leda till att den uppgivne nye ägaren antecknas i registret. Om den förre ägaren i samband med anmälan företer bevis om äganderättsövergången avförs han enligt 20 § 4 mom. VTF ur registret. Inte minst från kontrollsynpunkt är det lämpligt att ny ägare som inte gjort anmälan erinras om sina skyldigheter. Han skall bl. a. förete bevis om trafikförsäkring och i vissa fall även betala skatt. Har anteckning om äganderättsövergången skett är han däremot inte skyldig att lämna in en egen anmälan. Erinran till den nye ägaren bör sändas ut först sedan fristen gått ut. Vid påminnelseförsändelsen, som kan expedieras som rekommenderat brev, kan i förekommande fall lämpligen fogas en blankett för anmälan.

Om den uppgivne nye ägaren bestrider att äganderätten övergått på honom bör verkställd anteckning till registret om överlåtelsen utgå.

Om fordons hemort genom äganderättsövergången ändrats så att det skall registreras i annat län är det viktigt att länsstyrelsen i detta län får möjligheter att tillse att registrering söks där. Framgår av ingiven överlåtaranmälan att registrering skall sökas i annat län, bör den länsstyrelse som tar emot anmälan skyndsamt underrätta länsstyrelsen i det län där registreringen skall sökas. Denna länsstyrelse har därefter att i förekommande fall sända anmaning till nye ägaren på förut angivet sätt.

### 15.3 Kungörelsen med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärvas från krigsmakten.

#### 3 och 4 §§

Samma regler om frister som de i VTF intagna har ansetts böra gälla även för dessa förvärv.

Vid avgränsningen av utredningsuppdraget har utredningen haft att beakta innehållet i en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria angående fordonsregistreringen och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen har vid uppläggningsen av sitt arbete funnit det nödvändigt att i ett principbetänkande redovisa förslag om hur bilregistreringen bör organiseras med automatisk databehandling, ADB, som hjälpmedel. Registreringens organisation och utformning i detalj kommer att redovisas i ett senare betänkande. (Kap. 1)

Utredningen redovisar vissa uppgifter om tidigare utredningar och förslag rörande bilregistrering, om nu gällande bestämmelser, om arbetet vid länsstyrelsernas nuvarande register och om bilregistrering i några andra länder. (Kap. 2)

Vissa principiella synpunkter kan anläggas på bilregistreringen. Registreringen skall fylla flera olika uppgifter. I första hand tjänar den ett trafiksäkerhetssyfte. Därjämte skall den bilda underlag för beredningsplanläggning, fiskaliska åtgärder, övervakning över att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs och statistikframställning. Vidare är innehållet i registret offentligt och detta skall kunna tillgodose allmänhetens rätt till upplysningar bl. a. om registrerad information.

De uppgifter som registreringen sålunda skall fylla medför att vissa krav måste ställas på ett effektivt bilregister. Dessa inne-

bär främst att den registrerade informationen skall vara omfattande och aktuell samt att möjligheter skall finnas att snabbt få tillgång till informationen och att söka fordon även efter andra identifikationsdata än registreringsbeteckning. (Avsnitt 3.1)

Kraven kan endast ofullständigt tillgodoses i nuvarande registreringsorganisation. En genomgripande reformering av bilregistreringen är nödvändig för att denna tillfredsställande skall kunna fylla sina uppgifter. (Avsnitt 3.2)

Bilregistreringens möjligheter härtill beror till stor del på registreringens innebörd. Utredningen anser att i ett nytt registrerings-system varje fordon bör få en registreringsbeteckning som följer det under hela dess livstid. Detta ger uppenbara fördelar. Vidare har utredningen den grundläggande uppfattningen att man i själva registreringen bör se ett förfarande som är skilt från kontrollen över fordonsbeståndet. Registrering bör därför ske oberoende av om förutsättningarna för rätt att bruka fordonet föreligger. Kontrollen bör ske med andra medel än sådana som är anknutna till själva registreringen. Utredningen föreslår att registreringen av ett fordon och registreringsbeteckningen på detta blir beständig under fordonets hela livstid och oberoende av frågan om förutsättningarna är uppfyllda för att fordonet skall få brukas. (Avsnitt 3.3)

Genom att ta i anspråk ett ADB-system av lämplig utformning kan man tillgodose

flera av de krav som måste ställas på ett effektivt register och även uppnå andra väsentliga fördelar. Framför allt får man möjligheter att utöva en betydligt bättre kontroll över fordonsbeståndet än i dag. Utredningen har därför funnit att ADB-teknik måste anses lämplig att använda inom bilregistreringen och att den på ett tillfredsställande sätt kan lösa de arbetsuppgifter som det här gäller.

Den närmare utformningen av ADB-systemet är inte avgörande för utformningen av registreringsorganisationen i övrigt. Utredningen har funnit att en avancerad datateknik måste användas för att ge tillräckliga möjligheter till snabb och aktuell information ur registret. Ekonomiska och andra skäl talar därvid klart för ett centralt ADB-system för bilregistreringen och utredningen förordar en sådan lösning. (Avsnitt 3.4)

När det gäller utformningen av registreringsorganisationen talar administrativa och därmed sammanhängande skäl för en decentralisering. En del betydelsefulla krav som från olika synpunkter måste ställas på registret kan tillgodoses i berättigad omfattning bara i en decentraliserad organisation. Utredningen förordar med hänsyn härtill att den nya registreringsorganisationen görs decentraliserad och byggs upp på lokala registreringsmyndigheter. För närvarande saknas en sammanhållande central instans för bilregistreringen. Detta har lett till vissa nackdelar. I den framtida organisationen kommer kraven på enhetlighet i handläggning och arbetsformer att skärpas, särskilt med hänsyn till den maskinella behandlingen av materialet. Utredningen förordar bl. a. på grund härav att den nya registreringsorganisationen i central instans hålls samman av en myndighet med ansvar och direktivrätt inom hela arbetsområdet. Denna myndighet bör handlägga frågor som rör registerföringen eller som på grund av dennas centralisering bör avgöras i central instans samt leda och övervaka hela verksamheten. De lokala registreringsmyndigheterna bör vara försedda med direkta förbindelselinjer till det centrala registret.

Dessa myndigheter bör handha sådana materiella avgöranden i registreringsfrågor och även i övrigt sådana avgöranden som inte ankommer på den centrala myndigheten. (Avsnitt 4.1)

Trafiksäkerhetsverket är central förvaltningsmyndighet för trafiksäkerhetsfrågor och ligger organisatoriskt och funktionsmässigt närmare till att som centralmyndighet svara för bilregistreringen än någon annan myndighet. Verket har även förutsättningar att på ett ändamålsenligt och rationellt sätt handha den direktivrätt och de uppgifter i övrigt som skall ankomma på centralmyndigheten. Utredningen förordar därför att trafiksäkerhetsverket blir *central registreringsmyndighet*. (Avsnitt 4.2)

Den lokala registreringsorganisationen kan främst tänkas anknytas till polisväsendet eller till länsstyrelserna. Det torde emellertid vara svårt att med polisdistrikten som grundval över hela landet skapa effektiva och rationella arbetsenheter för bilregistreringen. Genom att anknyta denna till länsstyrelserna kan man åstadkomma arbetsenheter av sådan storlek och struktur att de blir rationella och därigenom effektiva och förhållandevis billiga och man kan utnyttja en personal som har utbildning för och erfarenheter av registreringsarbete. Utredningen föreslår därför att bilregistreringens lokala funktioner liksom i dag anknyts till länsstyrelserna. (Avsnitt 4.3)

Ett nytt bilregister bör utformas med särskild hänsyn till att kontrollen i fråga om fordonsskatt, trafikförsäkring och besiktningförhållanden måste förbättras. För att få en grundval för en effektivare kontroll föreslår utredningen att man inför en i princip fullständig rapporteringsskyldighet gentemot registret beträffande registrerade fordons besiktningförhållanden. I fråga om övervakningen har utredningen funnit att den form som bygger på polisens och andra myndigheters uppföljning av ärenden som överlämnas från registret inte är tillfredsställande. Särskilda åtgärder bör därför vidtas för att med utgångspunkt från registret göra övervakningen mera genomgripande och effektiv. Detta bör enligt utredning-

ens mening ske genom ett system med kontrollmärken. I huvudsak innebär detta att ägarna till de fordon för vilka markering finns i registret om att föreskriven besiktning skett, trafikförsäkring finns och fordonsskatt erlagts erhåller ett kontrollmärke från registret. Märket anbringas på fordonet och är giltigt en viss period. Nytt märke för följande period sänds ut först sedan kontroll skett i registret av att nysnämnda skyldigheter fullgjorts. Genom ett sådant system kan man få en kontroll över de registrerade fordonen direkt i trafiken med de fördelar detta medför från övervaknings-synpunkt. Systemet bör vidare medföra att fordonsägarna i betydligt större utsträckning än nu finner det angeläget att fullgöra såväl besiktning-, trafikförsäkrings- och skattskyldigheten som skyldigheten att göra olika anmälningar till registret. Det medför även andra fördelar, såsom att det i princip inte längre blir nödvändigt med regler om att besiktning-instrument eller motsvarande handling skall medföras vid färd. (Kap. 5)

Enligt utredningens förslag debiteras *fordonsskatten* i princip genom beslut av länsstyrelse och debiteringen markeras i registret. Rättelser av fel vid debiteringen görs av länsstyrelse. Skatten uppbärs genom inbetalningskort som från registret sänds ut till de skattskyldiga. Genom ett sådant system kan man undvika de nackdelar som är förenade med andra uppbördsalternativ och uppnå väsentliga fördelar från data- och redovisningstekniska samt kostnadsmässiga synpunkter. De möjligheter till kontroll som man har genom registret och det därtill knutna kontrollmärkesystemet medför att något behov inte finns av en bestämmelse om att skattekvitto skall medföras på fordon under färd. Beträffande reglerna om anstånd med erläggande av del av skatten förordar utredningen att rätten till anstånd görs oberoende av den skattskyldiges eget initiativ. (Kap. 6)

Utredningen föreslår flera ändringar i *registreringsförfarandet*. Fristen för ingivande av ansökan om registrering minskas från tre veckor till en vecka. Ansökan skall få ges in till valfri länsstyrelse. Eftersom re-

gistrering enligt utredningens förslag är oberoende av frågan om förutsättningarna är uppfyllda för att fordon skall få brukas får registrering ske utan att trafikförsäkringsbevis eller bevis om godkännande vid besiktning behöver företes. Underlåtenhet att erlägga avgift för registreringsansökan medför inte som nu att sökt åtgärd vägras och betalning av fordonsskatt är inte förutsättning för någon registreringsåtgärd. (Avsnitt 7.1)

Den föreslagna registreringsorganisationen kommer att erbjuda ett snabbt och smidigt förfarande i ärenden angående nyregistreringar och något behov av särskilda regler om *interimsregistrering* finns därför inte. Utredningen föreslår därför att den nuvarande *interimsregistreringen* avskaffas och inte erhåller något motsvarighet i den framtida organisationen. (Avsnitt 7.2)

Beträffande *skyldigheten att göra anmälningar* till registret föreslår utredningen att fristen för anmälningar förkortas från tre veckor till en vecka. Skälet härtill är framför allt att det är angeläget att information om ändringar i registrerade förhållanden så snart som möjligt förs in i registret. Med hänsyn till det trängande behov som föreligger av en säkrare och aktuellare redovisning än nu av äganderättsförhållanden i bilregistret förordar utredningen att skyldighet att anmäla överlåtelse av äganderätt till registrerat fordon skall åvila inte bara förvärvare utan även överlåtare. (Kap. 8)

Nuvarande bestämmelser om *reservregistrering* bör upphävas och ersättas av regler rörande särskilda beslut om befrielse från besiktning-, skatte- och trafikförsäkringsplikt för fordon som enligt ingiven anmälan inte skall brukas. Förslaget bygger på den uppfattningen att fordon bör vara införda i registret till dess de skall avregistreras definitivt och att något särskilt bilreservregister inte bör finnas. *Definitiv avregistrering* förutsätter enligt utredningens förslag i princip att fordonets registreringsskyltar lämnas tillbaka till registreringsmyndighet. (Kap. 9)

*Registreringsbeteckningar* bör bildas utan hemortsanknytning. De vägledande synpunkterna när det gäller att finna en lämp-

lig form för nya beteckningar är vidare att dessa skall vara så tydliga och läsbara som möjligt samtidigt som systemet bör medge så många variationsmöjligheter att det kan täcka den väntade ökningen av fordonsbeståndet inom en rimlig framtid. Utredningen har funnit att dessa synpunkter kan tillgodoses genom att beteckningarna bildas av tre bokstäver och tre siffror. Det är angeläget att åtgärder vidtas för att bekämpa falskskyltningen. Särskilt med hänsyn härtill är det nödvändigt med någon form av kontroll över tillhandahållandet av registreringsskyltar. Utredningen föreslår att *tillverkningen av skyltar* ställs under statlig kontroll och att skyltarna tillhandahålls endast genom myndighets försorg. I första hand bör länsstyrelserna svara för utlämnandet. Det är emellertid av stor betydelse för fordonsägarna att på ett enkelt och bekvämt sätt kunna få ut vederbörliga skyltar och utredningen förordar därför i princip att bilhandlarna erhåller skyltar från länsstyrelserna och får rätt att handha den lokala distributionen. (Kap. 10)

För att den föreslagna organisationen skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt krävs särskild *maskinell utrustning och arbetsmetodik*. Registrets innehåll skall lagras i direktminnen som är anslutna till datamaskin och ett fast uppkopplat kommunikationsnät upprättas mellan det centrala registret och länsstyrelserna. Dessa utrustas med terminaler för kontakten med registret. Terminalerna skall dels göra information som hämtas från registret tillgänglig i läsbar form och dels tjäna som inmatningsmedia när uppgifter skall överföras från länsstyrelserna till registret. Utredningen har funnit att utnyttjande av informations-skärmar som terminalutrustning ger klart lägre kostnader än fjärrskrivmaskiner och att de dessutom allmänt sett torde medge den snabbaste och smidigaste handläggningen av enskilda ärenden. Utredningen föreslår därför att länsstyrelserna utrustas med informations-skärmar som terminalutrustning och att varje länsstyrelse därjämte erhåller en fjärrskrivmaskin för att kunna tillgodose behov av omedelbar utskrift av

uppgifter från registret. (Kap. 11)

De sammanlagda *kostnaderna* för den nuvarande registreringsorganisationen uppgår f. n. till omkring 24 milj. kr. per år. De kan med hänsyn till den väntade ökningen av fordonsantalet beräknas uppgå till omkring 26,3 milj. kr. 1970. Engångskostnaderna vid övergången till den av utredningen föreslagna organisationen kan uppskattas till sammanlagt omkring 40 milj. kr. De årliga driftskostnaderna för organisationen, inberäknat avskrivningar och räntor, kan med utgångspunkt från fordonsbeståndet och kostnadsläget 1970 beräknas uppgå till ungefär 26 milj. kr. Personalkostnaderna beräknas sjunka med ungefär 7 milj. kr. per år jämfört med nuvarande organisation. Till nu nämnda engångs- och driftskostnader kommer kostnaderna för nya registreringsskyltar. Vid den kostnadsmässiga jämförelsen mellan nuvarande manuella system och det av utredningen föreslagna maskinella har hänsyn inte tagits till intäkter från försäljning av uppgifter från registret eller från andra bearbetningar än bilregistrering. Vid beräkningen av investeringskostnaderna har utredningen utgått från att en särskild datamaskin anskaffas för bilregistreringen. Kostnaderna avser en maskinanläggning av en typ som utan komplettering kan möta en viss ökning av fordonsantalet och som medger en enkel och billig utbyggnad vid ytterligare växande fordonsbestånd. Vid ett ökande fordonsantal kommer den av utredningen föreslagna organisationen att visa en gynnsammare utveckling beträffande driftskostnaderna än vad nuvarande organisation skulle göra. Genom att den föreslagna organisationen medger en effektivare registrering erhåller man även andra fördelar och vinster som emellertid inte nu kan siffermässigt fastställas. (Kap. 12)

Vid *övergången till det nya registrerings-systemet* bör i princip data matas in i det nya registret genom att föras över från det nuvarande bilregistret. Det är organisatoriskt och ekonomiskt mest fördelaktigt om överföringen av data sker med hjälp av de informations-skärmar som skall ingå i länsstyrelsernas terminalutrustningar. Övergång-



en till det nya systemet bör ske successivt med ett eller flera län i varje etapp. Detta medför såväl organisatoriska fördelar som lägre kostnader och bättre utnyttjande av resurserna än om övergången skulle ske på en gång för hela landet. Vid övergången lämnas nya skyltar ut till alla fordonsägare antingen vid särskilda utlämningsställen eller också med post. I samband med att fordonsägare erhåller skyltar skall han lämna uppgifter om personnummer eller för juridisk person annan motsvarande beteckning för införande i det nya registret. Före övergången måste utförlig information lämnas allmänheten och berörda myndigheters personal. Omläggningen till det nya registret bör kunna inledas under 1970. Preliminär beställning av datamaskin måste göras

under 1968. (Kap. 13)

Vissa omedelbara ändringar i gällande bestämmelser bör enligt utredningens mening genomföras utan att man avvaktar övergången till den nya registreringsorganisationen. De avser dels förkortning av fristerna för registreringsansökningar och anmälningar till registret från tre veckor till en vecka och dels allmän skyldighet för överlåtare av registrerat fordon att anmäla överlåtelsen till registret. Genomförandet av dessa förslag bör enligt utredningens uppfattning höja aktualiteten och tillförlitligheten hos uppgifterna i bilregistret och därigenom bl. a. underlätta övergången till den nya organisationen. Förslag till författningstext jämte detaljmotivering framläggs. (Kap. 14 och 15 samt Bilaga)

## FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

## FÖRSLAG TILL

## Förordning

## om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Härmed förordnas att 17 § 1, 2 och 3 mom., 18 § 1 och 2 mom., 19 § 2 mom. och 65 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 17 §.

*1 mom.* Ansökan om registrering av motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor skall, om fordonet förut icke registrerats, göras av ägaren inom *tre veckor* från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. Denna skyldighet gäller dock icke den, som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon, som av honom förvaras i lager eller hålles till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom *tre veckor* från det fordonet togs i bruk.

*2 mom.* Har fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, åter tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om ny registrering göras av ägaren inom *tre veckor* från det fordonet togs i bruk.

*3 mom.* Inträffar i fråga om registrerat fordon sådan förändring beträffande dess hemort, att detsamma enligt 16 § skall registreras i annat län, skall ägaren inom *tre veckor* från det förändringen inträdde göra ansökan om ny registrering hos länsstyrelsen i det län, där registreringen skall ske. Då hemorten ändras på den grund, att äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, skall dock nyssnämnda tid räknas, där arvskifte erfordras, från det detta hölls, men i annat fall, vid arv, från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades, och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

*1 mom.* Ansökan om registrering av motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor skall, om fordonet förut icke registrerats, göras av ägaren inom *en vecka* från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. Denna skyldighet gäller dock icke den, som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon, som av honom förvaras i lager eller hålles till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom *en vecka* från det fordonet togs i bruk.

*2 mom.* Har fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, åter tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om ny registrering göras av ägaren inom *en vecka* från det fordonet togs i bruk.

*3 mom.* Inträffar i fråga om registrerat fordon sådan förändring beträffande dess hemort, att detsamma enligt 16 § skall registreras i annat län, skall ägaren inom *en vecka* från det förändringen inträdde göra ansökan om ny registrering hos länsstyrelsen i det län, där registreringen skall ske. Då hemorten ändras på den grund, att äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, skall dock nyssnämnda tid räknas, där arvskifte erfordras, från det detta hölls, men i annat fall, vid arv, från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades, och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Ansökan om ny registrering i fall som i första stycket avses, behöver icke göras av den, som innehar saluvagnslicens, där av denne förvärvat fordon försäljes inom tre veckor efter förvärvet; dock skall han *inom samma tid* göra anmälan om förvärvet och försäljningen av fordonet *och om tiderna härför till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.*

Ansökan om ny registrering i fall som i första stycket avses, behöver icke göras av den, som innehar saluvagnslicens, där av denne förvärvat fordon försäljes inom tre veckor efter förvärvet; dock skall han göra anmälan om förvärvet och *om försäljningen av fordonet enligt bestämmelserna i 18 §.*

*Har fordonet övergått till ny ägare, är förre ägaren alltid berättigad att härom göra anmälan hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens skyldighet att söka registrering eller göra anmälan enligt vad ovan sagts.*

18 §.

*1 mom. Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall, där icke jämlikt 17 § 3 mom. ny registrering av fordonet skall ske inom annat län, den nye ägaren inom tre veckor från förvärvet göra anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, dock att, då äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, denna tid skall räknas på sätt i nyssnämnda moment är föreskrivet.*

*1 mom. Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall förre ägaren inom en vecka från överlåtelsen göra anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Sådan anmälan skall göras även av nye ägaren, där icke jämlikt 17 § 3 mom. ny registrering av fordonet skall ske inom annat län.*

*Då äganderätten övergår genom arv eller testamente, skall tiden för anmälan räknas på sätt i nyssnämnda moment är föreskrivet.*

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälnings-skyldigheten förre ägaren.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälnings-skyldigheten *endast* förre ägaren.

*Förre ägaren är alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till fordon. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens anmälningskyldighet.*

Anmälan om — — — — —

flytande trafikförsäkring.

*2 mom. Ägare av registrerat fordon skall inom tre veckor till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, skriftligen göra anmälan angående*

*2 mom. Ägare av registrerat fordon skall inom en vecka till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, skriftligen göra anmälan angående*

a) jämlikt 10 § 5 mom. — — — — —

eller 17 § 3 mom.

Anmälan enligt — — — — —

särskilt stadgat.

Har vid — — — — —

om registrering.

Vid anmälan — — — — —

två exemplar.

19 §.

2 mom. Har registrerat fordon förstörts eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom *tre veckor* från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

2 mom. Har registrerat fordon förstörts eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom *en vecka* från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

Bestämmelserna i — — — — — — — — — — reservregistrerat fordon.

65 §

4 mom. Sökes ej — — — — — — — — — — med dagsböter.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst femhundra kronor.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst femhundra kronor. *Har föreskriven anteckning till registret om övergång av äganderätt till fordon skett, skall både förre och nye ägarens skyldighet att göra anmälan om äganderättsövergången anses fullgjord.*

---

Denna förordning träder i kraft den

## FÖRSLAG TILL

### Kungörelse

#### om ändring i vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743).

Härmed förordnas, att 32 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

#### 32 §.

Anmäles ändring i förhållande, som inskrivits i bilregistret, eller erhåller länsstyrelsen eljest kännedom om sådan ändring, skall ändringen anmärkas i registret. Inkommer underrättelse om registrering av fordon i annat län eller i det militära fordonsregistret, skall med anteckning härom fordonet avföras ur bilregistret.

Anmäles ändring i förhållande, som inskrivits i bilregistret, eller erhåller länsstyrelsen eljest kännedom om sådan ändring, skall ändringen anmärkas i registret. Inkommer underrättelse om registrering av fordon i annat län eller i det militära fordonsregistret, skall med anteckning härom fordonet avföras ur bilregistret. *Har anmälan om övergång av äganderätt till fordon gjorts endast av förre ägaren, skall länsstyrelsen efter utgången av den tid, inom vilken anmälan skall ske, bevisligen underrätta nye ägaren om anmälan samt anmana honom att fullgöra de skyldigheter som åligger honom på grund av äganderättsövergången. Framgår av anmälan att fordonet efter äganderättsövergången skall registreras i annat län, skall länsstyrelsen om anmälan skyndsamt underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall registreras.*

Göres beträffande — — — — — i registret.

Utfärdas enligt — — — — — nämnda moment.

---

Denna kungörelse träder i kraft den

## FÖRSLAG TILL

### Kungörelse

om ändring i kungörelsen den 31 augusti 1945 (nr 625) med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärfvas från krigsmakten.

Härmed förordnas att 3 och 4 §§ kungörelsen den 31 augusti 1945 med vissa föreskrifter angående registrering m. m. av motorfordon och släpfordon, som förvärfvas från krigsmakten skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 3 §.

Har den, som från krigsmakten förvärvat motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor för avsikt att tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar den som från krigsmakten förvärvat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, skall han, därest fordonet icke registreras, sist inom *tre veckor* efter förvärvet göra ansökan om fordonets införande i bilreservregistret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet enligt 16 § vägtrafikförordningen har sin hemort; och äger länsstyrelsen i ty fall låta införa fordonet i bilreservregistret utan föregående registrering.

Har den, som från krigsmakten förvärvat motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor för avsikt att tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar den som från krigsmakten förvärvat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, skall han, därest fordonet icke registreras, sist inom *en vecka* efter förvärvet göra ansökan om fordonets införande i bilreservregistret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet enligt 16 § vägtrafikförordningen har sin hemort; och äger länsstyrelsen i ty fall låta införa fordonet i bilreservregistret utan föregående registrering.

Ansökan om — — — — — nye ägaren.  
Införandet i — — — — — är avgiftsfritt.  
Fordon, som — — — — — vägtrafikförordningen.

#### 4 §.

Har den som från krigsmakten förvärvat fordon, som avses i 1 §, utan föregående registrering av fordonet förstört detsamma eller eljest vidtagit åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall han så snart ske kan och sist inom *tre veckor* därefter göra anmälan därom hos arméförvaltningen. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

Har den som från krigsmakten förvärvat fordon, som avses i 1 §, utan föregående registrering av fordonet förstört detsamma eller eljest vidtagit åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall han så snart ske kan och sist inom *en vecka* därefter göra anmälan därom hos arméförvaltningen. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

Denna kungörelse träder i kraft den

28 JUN 1968

# Nordisk udredningsserie (Nu) 1968

## Kronologisk förteckning

---

1. Nordisk patentråd. Tredje instans i patentsaker.
4. Københavns lufthavns fremtid.



# Statens offentliga utredningar 1968

## Systematisk förteckning

---

### Justitiedepartementet

Handläggningen av säkerhetsfrågor. [4]  
Trafikmålskommitténs betänkande utkommer senare. [19]

### Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [1]  
Ekonomisystem för försvaret. Bihang. [2]  
Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. [10]

### Socialdepartementet

Pensionstillskott m.m. [21]

### Kommunikationsdepartementet

Allmänna vägar. [17]  
Parkering. [18]  
Bilregistrering. [23]

### Finansdepartementet

Koncentrationsutredningen. II. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. [3] III. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. [5] IV. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. [6] V. Ägande och inflytande inom det privata näringslivet. [7]  
Upphandling av byggnader. Del I. Formerna. [20]

### Utbildningsdepartementet

1958 års utredning kyrka-stat: XI. Svenska kyrkan och staten. [11]  
Förvaltningen av kyrklig jord m.m. [12]  
Skolboksleveranser. [14]  
Musikutbildning i Sverige. [15]

### Jordbruksdepartementet

Skogsbrukets planläggningsfrågor. [8]  
Virkesbalanser 1967. [9]  
Fritidsfisket. [13]  
Rennärningen i Sverige. [16]  
Jordhävdslag. [22]