

**Nr 27.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).*

Genom en den 8 april 1953 dagtecknad proposition, nr 199, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande

**Förslag**

till

**förordning om ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).**

Härigenom förordnas, att 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse.)*

*(Föreslagen lydelse.)*

14 §.

1 mom. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument.

1 mom. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument. *För sådant motorfordon eller släpfordon, som ej är upptaget i bilregister eller bilreservregister och ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningsinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet an-*

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

*tingen tillverkats här i riket eller efter införsel hit vederbörligen förtullats för att stadigvarande här brukas.*

---

*Denna förordning träder i kraft, såvitt angår lastbilar och släpfordon den dag Kungl. Maj:t bestämmer, samt i övrigt den 1 juli 1953.*

---

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för den i propositionen förordade författningsändringen, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas i det följande, hänvisa till propositionen.

### **Propositionens huvudsakliga innehåll.**

Den föreslagna författningsändringen innebär införande av viss kontroll över att från utlandet infört motorfordon eller släpfordon icke undergår registreringsbesiktning utan att ha vederbörligen tullbehandlats. Förslaget har föranletts av förekommet missbruk av temporär tullfrihet och syftar även till att underlätta införandet av enklare formaliteter vid passerande av internordisk gräns.

### **Gällande rätt.**

*Registreringskontrollen över fordon.* De grundläggande bestämmelserna i ämnet återfinnes i vägtrafikförordningens 10 och 11 §§ (fordonsregister och registreringsplikt), 12 § (interimslicens m. m.), 13 § (saluvagnslicens m. m.), 14 § (registreringsbesiktning), 15 § (typbesiktning och typintyg), 16—21 §§ (registreringsförfarandet) samt 27 § (fordon, som för tillfälligt bruk inkommit från utlandet). Härtill ansluter tillämpningsstadganden i vägtrafikkungörelsen, varjämte i vissa hänseenden ytterligare föreskrifter vid behov skall meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av bestämmelsernas innehåll må följande här nämnas.

För att bil, motorcykel eller med gummihjul eller band försedd traktor skall få tagas i bruk, liksom även för att släpfordon skall få dragas av bil fordras att fordonet är *registrerat* i det hos länsstyrelsen förda bilregistret.

Såsom villkor för registrering gäller, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg. Instrumentet resp. typintyget hör därför till de handlingar, som skall fogas vid registreringsansökningen. Denna skall vidare innehålla uppgift om ägarens namn m. m. Däremot behöver denne ej styrka sitt fång eller — i fråga om importerat fordon — visa, att tull m. m. erlagts.

*Registreringsbesiktningen* innebär en individuell prövning av det fordon, som avses skola registreras. Denna prövning gäller identifiering av fordonet och utrönande av om fordonet är i föreskrivet skick. Vissa uppgifter, som kan tjäna till upplysning härom, skall därför förebringas, då fordonet inställes till besiktningen. Däremot erfordras ingen utredning om den uppgivne ägarens fång eller — i vad gäller från utlandet infört fordon — dess förtullning. Befinnes vid besiktningen fordonet vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument.

Bestämmelserna om *typbesiktning* och *typintyg* har tillkommit med tanke på dem, som tillverkar eller importerar hela serier av fordon. För typbesiktning fordras särskilt tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sådant tillstånd kan endast meddelas åt tillverkare här i riket av motorfordon, traktorer eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet. Tillståndet kan återkallas, om skäl därtill anses föreligga.

Typbesiktning tillgår så, att tillståndshavaren låter ett fordon av den serie, varom fråga är, hos besiktningsmannen undergå en liknande prövning som vid registreringsbesiktning. Över förrättningen utfärdas *typbesiktningsinstrument*, vari det undersökta fordonet godkännes som typfordon för serien i fråga. Med stöd av detta instrument kan sedan tillståndshavaren utfärda typintyg för ettvarvt av de olika fordonen i serien. Har typintyg utfärdats, skall så anses som om det fordon, vilket intyget gäller, godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Typintyg får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

Utän hinder av att det ej är här registrerat kan fordon brukas enligt *interims-*, *saluvagns-* eller *turistvagnslicens* eller med stöd av *internationella överenskommelser*.

*Fiskaliska bestämmelser m. m.* Vid införsel av motorfordon m. m. skall regelmässigt erläggas *tull*. Vidare skall för personbilar erläggas *skatt* enligt förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. Därjämte erfordras enligt kungörelsen den 14 mars 1947 (nr 82) angående allmänt importförbud en av statens han-

dels- och industrikommission utfärdad *importlicens*. Denna innebär — i den mån utländsk valuta erfordras — att valutafrågan är klar.

Framför allt med hänsyn till turisttrafiken har medgivits olika former av införsel av motorfordon mot temporär tullfrihet. Detta innebär, dels att tull och tillverkningskatt ej behöver erläggas, dels ock att importlicens ej kräves.

Temporär tullfrihet grundar sig i de nu aktuella fallen på någon av följande handlingar:

1) *Carnet de passage en douane* (nedan benämnd carnet), i regel utfärdad av vederbörande motororganisation i utlandet. Carnet benämnes passersedel i 51 § tillämpningsföreskrifterna till tulltaxeförordningen (SFS nr 373/1929, 214/1937, 399/1950).

Vid införsel på carnet behöver ej tull eller tillverkningskatt erläggas för fordonet. Tull- och skattefriheten gäller emellertid blott för högst ett år. Fordonet måste alltså återutföras inom denna tid.

De nu angivna förmånerna grundar sig på att vederbörande bilorganisation i det land, dit motorfordonet införes — i Sverige KAK eller M — genom carneten tecknat garanti för fullgörandet av tull- och skatteplikten, i det att organisationen förpliktat sig att, därest fordonet icke behörigen återutföres ur landet, erlägga den tull och tillverkningskatt, varifrån temporär frihet vunnits genom carneten. Avgörande för det belopp, som i sådant fall skall av organisationen erläggas, blir det värde, som åsatts fordonet av den organisation, som utfärdat carneten. Har tullverket för den garanterande organisationen anmält, att fordonet icke återutförts, vilket på grund av carnetens giltighetstid regelmässigt dröjer cirka ett år, har organisationen ytterligare två år på sig, innan tullverkets fordran måste slutgiltigt regleras;

2) *Tillståndsbevis*, som enligt 42 § jämförd med 53 § förutnämnda tillämpningsföreskrifter utfärdats av vederbörande svenska tullmyndighet.

Vid införsel mot tillståndsbevis skall hos tullmyndigheten deponeras ett belopp, motsvarande värdet av tull och tillverkningskatt. Tillståndet beviljas för en tid av tre månader men kan förlängas upp till ett år. Om återutförsel ej sker inom denna tid, uttager tullverket tull och tillverkningskatt ur det deponerade beloppet. I motsats till carnet kan tillståndsbevis även beviljas för fordon, som ej är registrerat i hemlandet;

3) *Utfästelse* enligt 53 § samma tillämpningsföreskrifter (SFS 182/1938, 399/1950). Utfästelse är en av fordonets ägare eller förare på tro och heder lämnad försäkran, att fordonet skall inom viss tid återutföras eller anmälas till förtullning. Den är giltig endast vid införsel av fordon, som är registrerat i Danmark, Finland eller Norge. Vid införsel mot utfästelse behöver inga avgifter erläggas, och någon garanti eller ställande av säkerhet för tull m. m. fordras icke.

### Sakrevisionen.

I en den 10 april 1952 till kommunikationsdepartementet inkommen skrivelse jämte därvid fogad promemoria har statens sakrevision — med förmälan att viss illegal införsel till riket särskilt av personbilar förekommit — hemställt, att åtgärder måtte vidtagas till förhindrande av sådan införsel. Sakrevisionen ville i detta hänseende föreslå, att i gällande bestämmelser om registreringsbesiktning vidtoges närmare angivna jämkningar, syftande till att förhindra registrering av illegalt införda fordon.

Över skrivelsen har yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, generaltullstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län, Kungl. automobilklubben (KAK) och Motormännens riksförbund (M).

### Departementschefen.

*Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, framhåller till en början, att vid avgörandet av om åtgärder för att förhindra missbruk av temporär tullfrihet skall företagas måste tillses, att de åtgärder, som finnes nödiga, icke blir så omfattande, att nackdelarna i form av olägenheter för myndigheter och de laglydiga fordonsägarna, vilka dock utgör det stora flertalet, överväger vad man vill vinna genom åtgärderna. I detta hänseende kunde nämnas, att det läckage sakrevisionen påtalat vore procentuellt sett ytterligt ringa. Den förlust, som kunde komma att åsamkas statsverket genom att tull och tillverkningsskatt icke betalas, rör sig likaledes, procentuellt sett, om ett mycket obetydligt belopp, eftersom i fråga om fordon, vilket införts på carnet, den svenska bilorganisation, som garanterat carneten, blir gentemot staten ansvarig för erläggande av dessa avgifter, i den mån de ej erlagts av importören — låt vara att det i carneten angivna värde, varå avgifterna beräknas, ofta nog torde understiga det värde, som skulle ha åsatts vid regelrätt införsel. Möjligheten av en ökning i missbruksfrekvensen framdeles kunde dock givetvis ej uteslutas.

Departementschefen ansluter sig vidare till den av sakrevisionen och remissorganen hävdade uppfattningen, att kontroll ej erfordras för fordon, som sökes registrerat på typintyg.

Vad åter angår de fall, då registreringsbesiktning erfordras för registrering, anser departementschefen, att om kontroll skall införas, övervägande skäl tala för att denna sättes in vid registreringsbesiktningen.

Beträffande registreringsförfarandet framhålls, att det långt övervägande flertalet personbilar — överslagsvis cirka 90 procent — registreras på typintyg. Liknande torde gälla motoreyklarna. Lastbilarna registreras däremot — om man bortser från sådana typer som skåpbilar m. fl. — så gott som uteslutande på besiktningsinstrument. För personbilarnas och motoreyklarnas del skulle olägenheterna av en sådan kontroll som sakrevisi-

sionen åsyftar, bli mindre framträdande, eftersom dessa i regel registreras på typintyg. För lastbilarna skulle mera väsentliga olägenheter uppstå. Departementschefen fortsätter:

»Om man tänker sig kontrollen anordnad med sikte på att å ena sidan det av sakrevisionen avsedda ändamålet i huvudsak vinnes, och att å andra sidan olägenhet för myndigheter och fordonsägare i görlig mån undviks, förefaller lösningen lämpligen kunna sökas efter följande linjer.

Vad först angår frågan om vilka fordonsslag som bör omfattas av kontrollen, är att märka, hurusom det i hittills förekomna missbruksfall utslutande rört sig om personbilar och möjligen motorcyklar. Härtill kommer, att såsom redan framhållits olägenheterna av kontrollen kan förväntas bli jämförelsevis obetydliga i vad gäller dessa fordonsslag. Några nämnvärda betänkligheter förefaller därför icke böra möta mot att införa en kontroll för personbilar och motorcyklar.

Beträffande åter lastbilar och släpfordon har åtminstone än så länge icke förmärkts något missbruk. Dessutom skulle kontrollen i fråga om dessa fordonsslag innebära en förhållandevis stor belastning för bilinspektionen och fordonsägarna.

Måhända skulle dessa omständigheter kunna sägas i och för sig vara ägnade att leda till att man åtminstone tills vidare lämnade lastbilar och släpfordon utanför kontrollen. Skulle framdeles förmärkas tendenser till missbruk, stode ju alltid möjligheten öppen att utsträcka kontrollen. Det må här erinras om att sakrevisionen i sin skrivelse förklarat sig närmast avse personbilarna.

Emellertid föreligger i sammanhanget en omständighet, som icke kan lämnas obeaktad.

I Betänkande nr 5 av *Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m.* (SOU 1953:5) har föreslagits lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna. Dessa lättnader skulle för motorfordon — även lastbilar — hemmahörande i något av de nordiska länderna bestå bl. a. i att för fordonet vid passerande av gräns mellan två nordiska länder endast skulle krävas registreringshandlingar eller annan handling, för svenskt fordon exempelvis bilskattekvitto, som gjorde det möjligt att identifiera fordonet. Carnet eller annan passersedel skulle icke behövas. Med en dylik anordning skulle man kunna uppnå den stora praktiska fördelen att kunna avstå från kravet på tullkontroll av samtliga in- eller utgående fordon och i stället nöja sig med stickprov.

Den omständigheten att missbruk av temporär tullfrihet hittills icke försports i fråga om lastbilar torde sammanhånga med att prisläget för detta fordonsslag för närvarande är i stort sett lika i de nordiska länderna. Skulle en ändring härvidlag inträda, uppkommer därmed även fara för

smuggling. Vid sidan härav föreligger — med nuvarande valutabestämmelser — risken för att olaga införsel sker av rent valutatekniska skäl. Garantier bör skapas mot en sådan utveckling som följt av de i betänkandet förordade lättnaderna. En nöjaktig sådan garanti synes ligga i att den kontroll vid registreringsbesiktning, varom här är fråga, göres tillämplig även på lastbilar. Ävenså torde skäl föreligga att föra bussar och släpfordon under kontrollen. Traktorer läser däremot kunna lämnas utanför.

På grund härav och då genomförandet av förslaget i betänkandet synes böra i görlig mån underlättas, bör enligt min mening, om ifrågavarande kontroll skall föreskrivas, denna omfatta icke blott personbilar och motorcyklar utan även andra motorfordon ävensom släpfordon.

Frågan är då, hur denna kontroll över motorfordon och släpfordon bör anordnas.

Vad först angår de fordon, vilka redan är registrerade eller reservregistrerade, när de inställes till besiktning, läser risken för att de olagligt införts vara helt utesluten. Dessa fordon synes därför utan fara kunna göras fria från kontrollen.

Vidkommande härefter sådana i typintyg upptagna fordon, som ännu ej hunnit bli registrerade, föreligger knappast någon risk för att de blir utförda, eftersom registrering regelmässigt fordras härför. Vidare torde det knappast behöva befaras, att typintyg utfärdas för fordon, som är registrerat. Enligt vägtrafikförordningen får nämligen typintyg ej utfärdas för fordon, som är eller varit registrerat, och det är — såsom sakrevisionen framhållit — ej antagligt, att innehavare av typbesiktningstillstånd skulle vilja riskera att mista detta tillstånd genom att utfärda osant intyg. Från kontrollen läser därför även kunna fritagas fordon, som visserligen icke införts i bilregister men upptagits i typintyg.

För övriga fordon torde däremot kontroll vara erforderlig för vinnande av garanti för att fordonet tillverkats inom landet eller tullformalitetserna iakttagits. Kraven på utredning härom kan emellertid sättas olika för skilda kategorier av fordon.

I fråga om fordon, som tillverkats eller införts av företag med tillstånd till typbesiktning, läser det — såsom sakrevisionen vitsordat — vara tillfyllest med ett intyg av tillståndshavaren om att fordonet tillverkats i Sverige eller importerats av tillståndshavaren. I olikhet mot sakrevisionen är jag emellertid av den uppfattningen, att motsvarande bör kunna gälla även för det fall, att fordonet saluhålles av sådan yrkesmässig tillverkare eller handlande, som visserligen ej fått typbesiktningstillstånd men däremot innehar saluvagnslicens. Även sådan licens måste nämligen anses vara av sådant värde för innehavaren, att denne knappast kan antagas vilja riskera licensen genom osant intygande.

För fordon, som tillverkats eller införts av företag med tillstånd till

typbesiktning eller som saluhålles av företag med saluvagnslicens, bör det alltså vara tillräckligt, att tillstånds- resp. licensinnehavaren utfärdar ett intyg, att denne importerat fordonet eller att fordonet tillverkats i Sverige. Det förutsättes härvid, att intyget utfärdas av någon, som har rätt att utfärda typintyg resp. äger teckna företagets firma. Annan befattningshavare hos företaget skall alltså ej få utfärda intyget.

Vad åter angår övriga fall bör i fråga om importerat fordon för registreringsbesiktning krävas av tullverket utfärdad handling, utvisande att införsel skett i vederbörlig ordning. För annat fordon bör i första hand fordras ett av polismyndighet — efter summarisk utredning — eller av tillverkaren, om denne finnes trovärdig, meddelat intyg, att fordonet tillverkats här i landet. Kan detta ej visas, torde det vara tillfyllest med ett av polismyndigheten utfärdat intyg om att denna ej känner något skäl för att registrering skulle vägras.

Om kontrollen anordnas på sätt nu angivits, torde det avsedda ändamålet i allt väsentligt kunna vinnas, och vidare synes olägenheterna för bilinspektionen och fordonsägarna bli jämförelsevis obetydliga. Visserligen kan det teoretiskt tänkas fall, som lämnas utanför kontrollen, men dessa skulle förutsätta ett sådant sammanträffande av var för sig osannolika omständigheter, att fallen i fråga knappast kan betecknas som praktiskt påräkneliga. En kontroll, som skulle täcka även sådana fall, skulle dessutom bli så vidlyftig, att olägenheterna därav icke skulle stå i rimlig proportion till vad man vill vinna.

Jag har därför funnit övervägande skäl tala för att sådan kontroll, som i det föregående skisserats, blir införd. Härför erfordras ändring i 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen. I detta författningsrum bör sålunda inrymmas en bestämmelse om att för sådant motorfordon eller släpfordon, som ej är registrerat eller reservregistrerat och ej heller upptagits i typintyg, besiktningsinstrument må utfärdas allenast såframt utredning föreligger om att fordonet tillverkats här i riket eller efter införsel hit vederbörligen förtullats för att stadigvarande här brukas.

Vidare erfordras i 9 § vägtrafikkungörelsen ett tillägg om att den, som inställer sådant fordon som här avses till registreringsbesiktning, förutom övriga i författningsrummet föreskrivna uppgifter även skall förebringa sådan utredning, som må föranledas av bestämmelserna i 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

Slutligen bör det jämlikt 17 § vägtrafikkungörelsen ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter om de intyg, som för angivet syfte skall företes vid inställande av fordon till registreringsbesiktning. Vad i det föregående anförts kan därvid tjäna till ledning.

I enlighet med vad nu sagts har inom kommunikationsdepartementet



upprättats förslag till förordning om ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen. De föreslagna bestämmelserna synes böra träda i kraft den 1 juli 1953. Med hänsyn till att i fråga om lastbilar och släpfordon å ena sidan hittills ej har försports något missbruk samt å andra sidan olägenheterna av den ifrågasatta kontrollen måhända blir något mera framträdande än för övriga fordonsslag, torde det dock kunna övervägas att för lastbilar och släpfordon låta med kontrollens införande anstå till dess de av parlamentariska kommittén förordade lättnaderna i den internordiska trafiken genomföres. Det torde därför få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela föreskrift om tidpunkten för ikraftträdandet beträffande lastbilar och släpfordon.»

#### Utskottet.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot det vid propositionen fogade författningsförslaget. Utskottet hemställer,  
att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 28 april 1953.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från första kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson, Sunne, Wistrand, Nerman, Bengtson, Axel E. Svensson och Nils Theodor Larsson;

från andra kammaren: herr Nilsson i Göteborg, fru Västberg, herrar Hagård, Lundberg, Carlsson i Bakeröd, Andersson i Alfredshem, Rimmerfors och Königson.

---