

Nr 300.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till registrering av motorfordon; given Stockholms slott den 8 maj 1942.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1942.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Under punkten 29 av sjätte huvudtiteln i den till innevarande års riksdag avlåtna statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bliva riksdagen förelagd, till *Registrering av motorfordon* för budgetåret 1942/43 beräkna ett anslag av kronor 100,000.

Sedan inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga för utredning av frågan om bilregistreringsväsendets ordnande numera avlämnat ett principbetänkande, varöver utlåtanden avgivits av vederbörande myndigheter och organisationer, anhåller jag att få ånyo anmäla detta ärende.

Gällande bestämmelser. De grundläggande bestämmelserna om registrering av motorfordon och släpfordon äro meddelade i 5 kap. av gällande motorfordonsförordning den 23 oktober 1936 (nr 561). Beträffande registrering av krigsmakten tillhöriga motorfordon gälla särskilda regler (Sv. förf.saml. 1938: 50 med däri vidtagna ändringar).

Enligt stadgandena i motorfordonsförordningen få med vissa särskilt angivna undantag civila motorfordon och släpfordon icke tagas i bruk innan fordonen registrerats. Registrering sker genom anteckning i automobilregistret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet enligt meddelade bestämmelser skall anses hava sin hemort.

Angående förändret av automobilregister hava närmare bestämmelser meddelats i kungörelse den 31 oktober 1939 (nr 772).

Automobilregister skall i enlighet med vid kungörelsen fogade formulär föras i fyra avdelningar, nämligen avdelning A för personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler, avdelning B för tyngre motorcyklar, avdelning C för släpfordon och avdelning D för lättviktsmotorcyklar. I registret skola i överensstämmelse med det för vederbörande avdelning fastställda formuläret införas uppgifter rörande fordon, som registreras, ävensom i förekommande fall ändring i sålunda införd uppgift.

Särskilda regler gälla angående rätt att låta överföra fordon till beredskapsförteckning eller att från sådan förteckning ånyo överföra det till automobilregistret. Till beredskapsförteckning överföras sådana i automobilregistret upptagna motor- och släpfordon, beträffande vilka ägaren jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen anmält, att han har för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke nyttja fordonet i trafik. Sådan anmälan behöver icke följas av den särskilda avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader, vilken eljest skall jämlikt nyssnämnda stadgande bifogas. Ej heller behöver vid ansökan om ny registrering av fordon, som överförts till beredskapsförteckning, fogas besiktningsinstrument, därest sökanden skriftligen betygar, att med fordonet icke vidtagits sådan ändring, som jämlikt 10 § 1 mom. motorfordonsförordningen eljest skulle hava medfört skyldighet att anmäla fordonet till ombesiktning.

Tillsättandet av 1942 års bilregisterutredning. Den 14 november 1941 anmälde jag för Kungl. Maj:t frågan om ändring av nuvarande ordning för registrering av motorfordon och släpfordon samt anförde därvid bland annat följande:

För att fylla de viktigare uppgifter, för vilka bilregistret tidigare i huvudsak utnyttjats, nämligen att möjliggöra en individualisering av fordonen och utgöra grundvalen för fordonens beskattning, syntes registret i sin nuvarande form vara i stort sett tillfredsställande.

Det syntes emellertid icke uteslutet, att vissa förenklingar och rationaliseringsåtgärder skulle kunna genomföras, varigenom arbetet skulle bliva mindre tidsödande och kostnaderna nedbringas. Även om olägenheterna av den nuvarande registreringsformen tidigare icke varit alltför framträdande, hade emellertid systemet visat sig icke fylla de nya anspråk, som på grund av nu rådande förhållanden måste ställas å registreringsorganisationen. Av såväl civila som militära skäl vore det nämligen numera av synnerlig betydelse att äga en ingående och fortlöpande kännedom om landets fordonsbestånd i vad avsåge fordonens antal samt beståndets sammansättning och fördelning. Kännedomen härom utgjorde en förutsättning för genomförandet av de trafikregleringar av olika slag, som de snabbt skiftande tidsförhållandena krävde. Automobilregistret utgjorde för närvarande den källa, från vilken de erforderliga uppgifterna om fordonsbeståndets beskaffenhet kunde erhållas. Ett utnyttjande av registren för erhållande av dessa uppgifter vore emellertid förenat med stor tidsutdräkt och medförde ett betungande arbete för registreringsmyndigheterna. Uppgifterna kunde nämligen icke erhållas på annat sätt än att registren genomginges blad för blad och erforderliga anteckningar därvid skedde. Till följd av att uppgifterna måste infordras från 25 olika myndigheter uppstode vidare ofta stora variationer i sättet för uppgifternas lämnande, vilket medförde, att uppgifterna icke alltid bleve så enhetliga som för deras utnyttjande vore erforderligt.

För fullgörandet av de uppgifter, som ålåg statens trafikkommission, samt för uttagning av fordon för det civila luftskyddets behov eller för militära ändamål krävdes andra möjligheter än de, som nu stode till buds, att snabbt och tillförlitligt få kännedom om fordonsparkens omfattning och sammansättning.

En omläggning av det nuvarande registreringssystemet i syfte att underlätta ett utnyttjande av de i registret förefintliga uppgifterna syntes emellertid även under normala förhållanden medföra fördelar exempelvis för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens biltrafiknämnd eller vid beräkning av automobilskatteinkomsterna under löpande och kommande budgetår. Även för länsstyrelsernas del syntes ett smidigare registreringssystem vara till nytta och ägnat att underlätta arbetsbördan.

Med hänsyn härtill syntes det angeläget, att utredning verkställdes angående lämpligheten att omlägga det nuvarande registreringsförfarandet i syfte att erhålla ett register, som bättre tillgodosåge de olika krav, som borde ställas på detsamma under såväl extraordinära som normala förhållanden. Jämsides med andra möjliga lösningar borde undersökas, i vad mån ett civilt automobilregister borde uppläggas och föras efter liknande principer som det militära registret och eventuellt under gemensam organisation med detta. I samband härmed borde även undersökas vissa övriga i samband med registreringens stående, i anförandet närmare angivna frågor.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 14 november 1941 givna bemyndigande uppdrog jag den 5 december samma år åt kanslirådet i kommunikationsdepartementet II. Berglund (ordförande), besiktningsmannen för motorfordon i Stockholm, majoren C. W. Elliot och länsassessorn i Jönköpings län N. O. Åkesson att såsom sakkunniga inom departementet biträda med verkställande av utredning rörande frågan om en omorganisation av automobilregistreringsväsendet och därmed sammanhängande spörsmål samt avgiva de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen *1942 års bilregisterutredning*,

hava biträts av direktören Yngve Beckman och civilingenjören Th. I. Malmer såsom experter i kontorstekniska frågor.

Bilregisterutredningen har den 2 april 1942 framlagt betänkande med förslag i ämnet (SOU 1942: 24).

Över utredningens förslag hava utlåtanden avgivits av samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statistiska centralbyrån, arméförvaltningens tygdepartement, statens trafikkommission, statskontoret och riksräkenskapsverket ävensom av kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, automobilindustrikommittén och bilbesiktningsmännens förening.

I utredningens betänkande behandlas under särskilda kapitel olika med ett rationellt ordnande av bilregistreringen sammanhängande spørsmål. Jag upp-tager i det följande dessa frågor var för sig till behandling. Vid återgivandet av utredningens förslag inskränker jag mig därvid i allmänhet till att angiva den huvudsakliga innebörden av utredningsmännens ståndpunkt, medan jag för en närmare kännedom om utredningsmaterialet och motiveringen till förslagen tillåter mig hänvisa till betänkandet.

Bilregistreringens organisation.

Utredningens förslag. Utredningen säger sig för sin del hava blivit övertygad om att ett centralt register över åtminstone den del av fordonsbeståndet, som icke överförts till beredskapsförteckning, måste under nu rådande förhållanden anses vara av sådan vikt ur beredskapssynpunkt och såsom grundval för olika åtgärder i trafikreglerande syfte, att inrättandet av ett centralt register icke längre kan undanskjutas. Å andra sidan har utredningen efter ingående undersökningar kommit till den uppfattningen, att ett sådant register åtminstone för närvarande icke kan sättas i stället för utan måste tänkas såsom ett supplement till länsregistren. 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 tidsspillan, besvär och utgifter mer än vad som är nödvändigt, föranleda enligt utredningens uppfattning, att åtminstone tillsvidare den till länsregistren knutna registerföringen bör i princip bibehållas.

Det organisationsproblem, som enligt utredningen under sådana förhållanden närmast påkallar lösning, gäller frågan huru ett länsregistren supplerande centralt register skall kunna uppläggas och föras utan alltför stora kostnader och onödigt dubbelarbete.

En möjlighet härtill har utredningen — i anslutning bland annat till upp-slag, som framförts av vissa länsstyrelser — funnit ligga i en reformering av besiktningsinstrumenten (typintygen) i förbindelse med dels en omläggning av de nuvarande i skruvliggare förda länsregistren till kortregister, dels

ock samtidigt upprättande av ett centralt register genom kopior av länsstyrelsernas registerkort.

För detta ändamål förordar utredningen, att besiktningsinstrumenten skola utfärdas på kort av sådan beskaffenhet, att dessa, sedan de försetts med vederbörliga, av registreringsmyndigheten gjorda anteckningar, kunna omedelbart infogas i de hos denna förda, av dylika kort bestående registren. Besiktningsinstrumenten böra enligt utredningens mening upprättas och i samband med ansökan om registrering ingivas i tre exemplar. Av dessa bör ett, såsom nyss nämnts, i samband med att registrering beviljas infogas i länsregistret, ett översändas till centralregistret och ett återställas till sökanden försett med anteckning om registreringen. På motsvarande sätt skulle förfaras vid omregistrering. Om eljest inträffade förändringar beträffande de förhållanden, som äro antecknade i länsregistret, skulle även centralregistret erhålla underrättelse från vederbörande länsregister till den del så erfordras för de uppgifter, centralregistret har att tillgodose.

De i centralregistret befintliga uppgifterna skulle i första hand användas såsom underlag för med maskinella hjälpmedel gjorda statistiska bearbetningar eller andra utredningar.

Vinsten med det nu angivna systemet skulle huvudsakligen ligga däri, att man — med bevarande av de väsentliga fördelar, som enligt utredningen äro såväl för förvaltningen som för allmänheten förenade med det nuvarande till länsstyrelserna knutna registreringssystemet — skulle med ett minimum av kostnad och arbete förskaffa sig det centrala register, som ur förut angivna synpunkter befunnits erforderligt. Man skulle samtidigt hos länsstyrelserna åstadkomma en modernisering av registren genom övergång till kortsystem och — genom nedbringande av med registreringen förenade skrivgöromål till ett minimum — åstadkomma en besparing av arbetskraft, som, även om den icke toge sig uttryck i omedelbar reducering av lönestaterna, dock icke vore mindre reell därigenom att den skulle lösgöra arbetskraft för andra uppgifter eller möjliggöra att utan personalförstärkning ombesörja registrering av ett väsentligt större fordonsbestånd än tidigare. Genom att, såsom utredningen även föreslår, uppdelas det nu för personbilar, omnibussar och lastbilar gemensamma registret i särskilda serier för varje fordonsslag, genom användning av olikfärgade kort för de särskilda serierna och eventuellt även genom successivt införande av skilda nummerserier avser man att åt länsstyrelsernas register ge en överskådlighet, som dessa hittills i alltför hög grad saknat.

Från centralförvaltningens synpunkt sett skulle enligt utredningen genom det nu angivna systemet ernås, att man — utan att för varje gång betunga länsstyrelserna med verkställande av särskilda utredningar och utan att behöva avvakta resultatet därav samt utan det arbete, som sammanställning och komplettering av från länsstyrelserna överlämnade uppgifter innebure — skulle omedelbart med maskinella hjälpmedel kunna erhålla översikt av fordonsbeståndet i vilket avseende och i vilken omfattning som helst, varom upplysning kunde erhållas ur fordonsregistret. Detta förhållande skulle ock-

så göra det möjligt att i vida större utsträckning än hittills taga det i fordonsregistret befintliga materialet i bruk och att fortlöpande följa ändringarna i fordonsbeståndet.

Utredningens förslag att på här angivet sätt tillgodose behoven såväl av ett centralt som av länsvis förda register är icke avsett att innebära ett definitivt ställningstagande till frågan, huruvida i längden under mera stabila förhållanden än de nuvarande ett centralt register möjligen kan helt eller i viss omfattning ersätta länsregistren. Utredningen har i detta sammanhang — med nyss angivna resultat — begränsat sin undersökning till frågan om vad som under nu rådande förhållanden är lämpligt och möjligt. Tillkomsten av ett centralt register på angivet sätt möjliggör emellertid också att successivt — utan de olägenheter, som en omedelbar övergång skulle innebära — till centralregistret från länsregistren överflytta arbetsuppgifter i den mån erfarenheten ådagalagt behovet och lämpligheten därav. Utredningen anser det möjligt, att centralregistret på detta sätt kommer att i växande omfattning tjäna såsom grundval icke allenast för centrala statistiska utredningar utan även för andra fordonsbeståndet i hela riket berörande åtgärder såsom uttagning av fordon för vissa samhällsviktiga ändamål m. m.

Utlåtanden. Den principiella uppläggning av bilregistreringens ordnande, som innehålles i förevarande delar av utredningens betänkande, har i allmänhet vunnit anslutning i de avgivna utlåtandena. I detta avseende har allenast *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framfört vissa erinringar. Styrelsen har anfört i huvudsak följande:

Mot förslaget, att registerkorterna skulle utskrivas direkt av besiktningsmännen, ställer sig styrelsen något tveksam. Genom sloandet av det nuvarande besiktningsinstrumentet minskas möjligheten för besiktningsmännen att vid besiktningen göra de anteckningar i allehanda avseenden, som kunna vara av värde för såväl länsstyrelsen som fordonsägaren. Den stickprovskontroll, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utför över besiktningsmännens arbete genom att från länsstyrelserna infordra de under en viss period inkomna besiktningsinstrumenten, skulle icke längre bli möjlig. Utredningen har framhållit, att genom överföringen av uppgifterna från instrumenten till korten vissa felaktigheter kunna uppkomma. Emellertid bör man icke bortse från att genom denna överföring även upptäckas vissa fel eller brister — särskilt uteglömda data — i instrumenten, som på så sätt bli rättade.

Över krigsmakten tillhöriga fordon föres numera hos arméförvaltningens tygdepartement ett centralt fordonsregister, det s. k. militärregistret. De utredningsmän, som avgivit betänkande angående revision av gällande rekvisitionslagstiftning (SOU 1941: 37), hava föreslagit, att hos tygdepartementet skulle föras även ett biluttagningsregister över för krigsmaktens behov uttagna motorfordon och släpfordon. Dessutom skulle de fordon, som vid besiktning funnits uppfylla vissa militära fordringar, särskilt förtecknas och bilda en kompletteringsreserv. Om denna utökning av det militära registret kommer till stånd, skulle upprättandet av det nu föreslagna centralregistret icke motiveras med direkt militära behov. Närmast torde det väl vara biltrafiknämnden och trafikkommissionen, som skulle beräknas komma att

anlita centralregistret för inhämtande av vissa sifferuppgifter. Vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan bedöma, torde emellertid överväganden av åtgärder i krisreglerande syfte helst böra stödja sig på uppgifter från en kontinuerligt förd statistik. Av de uppgifter, som länsstyrelserna redan lämna, skulle en sådan, ganska omfattande statistik kunna utarbetas. Tillfälligt erforderliga sifferuppgifter kunna dessutom allt fortfarande inhämtas från länsregistren. Det måste också beaktas, att dylika tillfälliga uppgifter icke på maskinell väg kunna erhållas från ett centralregister, såvida icke behovet av uppgifter förutsetts redan vid kortstansningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan således för sin del icke finna att tillräckliga skäl framlagts för inrättandet av ett centralregister vid sidan av det av länsstyrelserna förda bilregistret.

Vissa särskilda med organisationen av centralregistret sammanhängande spörsmål, nämligen angående registrets omfattning samt angående den typ av kort, som för detsamma bör komma till användning, hava emellertid i utlåtandena berörts och därvid varit föremål för olika meningar.

I fråga om centralregistrets omfattning hava *överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala och Älvsborgs län, statens trafikkommission och arméförvaltningens tygdepartement* föreslagit vissa jämkningar. Enligt utredningens förslag skulle centralregistret dels på kopior av länsstyrelsernas registerkort, dels ock på Hollerithkort omfatta uppgifter angående samtliga de fordon, som för närvarande äro upptagna i länsstyrelsernas bilregister med undantag av lättviktsmotorcyklar. Däremot skulle uppgifter angående sådana fordon, som finnas upptagna i beredskapsförteckning, överföras till kortregister hos länsstyrelserna och översändas till centralregistret först i samband med att dessa fordon återfördes till bilregistret.

I detta avseende hava nyssnämnda myndigheter framfört följande erinringar:

Överståthållarämbetet: Då det föreslagna centrala hjälpregistret främst skall tjäna statistiska ändamål och den årliga fordonsstatistik, som det nu ankommer å länsstyrelsen att upprätta, omfattar hela fordonsbeståndet, således även de fordon, som återfinnas i beredskapsförteckningen, synes det uppenbart, att hjälpregistret icke kan fullt ut tjäna sitt syfte förrän även de i beredskapsförteckningarna intagna fordonen bliva överförda till detsamma. Även i fråga om centralregistrets blivande medverkan vid uttagning av eller tillhandahållande av upplysningar angående fordon för beredskapsändamål lär icke få förbises, att fullgörandet av dessa uppgifter obetingat kräver tillgång även till beredskapsförteckningarna. Det synes därför vara angeläget att redan från början räkna med kostnaderna även för beredskapsförteckningarnas överförande till registret och att således detta överförande icke, såsom av utredningen synes vara avsett, ställes på framtiden.

Länsstyrelsen i Uppsala län: Det lär icke vara helt uteslutet, att ett återförande av fordon från beredskapsförteckningen till bilregistret av en eller annan anledning plötsligt skulle komma att avse ett mycket stort antal fordon. Svårigheter skulle då för länsstyrelserna uppstå att med erforderlig snabbhet verkställa utskrift av registerkortet. Det kunde därför ifrågasättas, om icke även över dessa fordon ett kortregister med begagnande av de föreslagna korten borde successivt upprättas. En dylik åtgärd skulle kunna anses motiverad även för det fall, att de nuvarande krisförhållandena skulle komma att bliva länge rådande, enär intresset för den fordonsreserv eller

överhuvudtaget den materielreserv, som beredskapsförteckningen representerar, tydligen måste komma att bli större ju mer det i rörelse varande fordonsbeståndet förslites.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser, att något slutligt beslut om de nya bilregistrens tekniska anordning ej bör fattas, förrän det av statens trafikkommission uppgjorda förslaget till ett länsstyrelsernas transportberedskapsregister prövats och möjligheter till en samtidig lösning närmare övervägts. Skulle Kungl. Maj:t likväl avse att nu genomföra det av utredningsmännen framlagda förslaget, anser länsstyrelsen en reformering av länsregistret och besiktningsinstrumenten enligt utredningsmännens förslag utan tvivel medföra praktiska fördelar. Länsstyrelsen förordar fördenskull förslaget härutinnan men ifrågasätter i motsats till utredningsmännen, om icke en övergång till det nya registret bör ske omedelbart beträffande såväl bil- som beredskapsregistren. Trångboddheten vid länsstyrelserna torde nämligen i allmänhet utgöra ett tungt vägande hinder för ett bibehållande av det nuvarande, utrymmeskrävande bilregistret vid sidan om det nya kortregistret. De därav föranledda merkostnaderna anser länsstyrelsen icke heller vara av den storlek, att de böra avskräcka från en omedelbar övergång till den nya registerformen.

Statens trafikkommission: Ur allmänna beredskapssynpunkter är det nödvändigt att snabbt kunna redovisa även det i beredskapsregistret upptagna beståndet av lastbilar, omnibussar och släpfordon. Motsvarande behov synes icke vara omedelbart förestående beträffande personbilar. Kommissionen förordar följaktligen, att centralregistret kompletteras med uppgifter i enlighet med vad nu sagts.

Arméförvaltningens tygdepartement: Den inom landet rådande knappheten på lastautomobiler av för krigsmakten användbara fabrikat och årsmodeller har gjort det nödvändigt att taga i anspråk jämväl fordon, införda i beredskapsförteckningen. Detta lärer ännu mera bli fallet, därest den civila trafiken på grund av brist på vissa förnödenheter kommer att ytterligare beskåras, vilket torde medföra ökad överföring av fordon från bilregistret till beredskapsförteckningen. Tygdepartementet anser det därför angeläget, att det föreslagna centralregistret kommer att omfatta även sådana fordon, som överförts i beredskapsförteckningen.

Å andra sidan framhåller *länsstyrelsen i Örebro län*, att hos länsstyrelsen omkring 70 procent av antalet automobiler och omkring 90 procent av antalet motorcyklar för närvarande beräknas vara överförda till beredskapsregistret. Dessa procentsatser komme dock att minska i den mån fordon slutligt avregistrerats, något som nu vore vanligt förekommande. Länsstyrelsen ville med hänsyn härtill för att undvika, att registerkort uppläggas för fordon, som komma att avföras ur beredskapsregistret, icke förorda, att detta register överfördes på kort. Därigenom syntes jämväl avsevärda kostnader kunna undvikas.

Departementschefen. Av den i ärendet förebragta utredningen framgår, att det nuvarande systemet för bilregistrering icke kan anses fylla de krav, som ur olika synpunkter numera måste ställas på detsamma. Fördelade på de 25 länsstyrelserna medgiva bilregistren icke den överblick över hela rikets fordonsbestånd, som är önskvärd; än mindre giva de möjlighet att omedelbart för hela riket följa ändringarna i fråga om fordonsbeståndets sammansättning och fördelning. Endast genom att på de olika länsstyrelserna lägga en icke oväsentlig

arbetsbörda hava statens trafikkommission och andra centrala organ kunnat periodiskt åstadkomma vissa sammanställningar, belysande den fortgående utvecklingen med hänsyn till exempelvis gengasaggregat eller ringbestånd. Särskilt under nu rådande förhållanden, då behovet att för beredskaps- och transporthushållningsändamål kunna fortlöpande följa utvecklingen på ifrågavarande område är starkt förnimbart, innebära nu anförda förhållanden ur centralförvaltningens synpunkt en allvarlig olägenhet.

Ikke heller för länsstyrelsernas vidkommande motsvarar det nuvarande systemet aktuella anspråk. I flera avseenden är den nuvarande registerföringen opraktisk och medför för länsstyrelsernas bilregisteravdelningar onödigt arbete. Registren — i vilka personbilar, omnibussar och lastbilar upptagas i en gemensam serie — äro ikke tillräckligt överskådliga. Systemet med skruvliggare, i vilka de särskilda registerbladen äro infogade, medför att skrivmaskin ikke kan användas vid registerföringen, och skruvliggarna betecknas av flertalet länsstyrelser såsom svårhanterliga. Då antalet hos länsstyrelsernas bilregisteravdelningar handlagda ärenden är mycket betydande (under år 1939 sammanlagt över 600,000), är givetvis varje åtgärd, som kan leda till inskränkning i antalet arbetsoperationer på detta område, av betydelse ur arbetsbesparings- och rationaliseringssynpunkt.

I syfte att undanröja nu påtalade olägenheter har bilregisterutredningen föreslagit tillskapandet av ett centralt bilregister och i samband därmed en reformering av länsregistren.

Vid övervägande av frågan, på vad sätt ett centralt register lämpligen bör åstadkommas, hava huvudsakligen tvenne alternativ kommit under omprövning. Antingen skulle man, med slopande av de länsvis förda registren, helt övergå till central registrering eller ock skulle, med principiellt bibehållande av den till länsstyrelserna förlagda registerföringen, länsstyrelsernas register omläggas till kortsystem och samtidigt på grundval av kopior av länsstyrelsernas registerkort skapas ett centralt register. Bilregisterutredningen har för sin del förordat det senare alternativet. Ur principiell synpunkt har detta från i ärendet hörda myndigheter och organisationer ikke mött annan invändning än att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt lämpligheten av att låta de av besiktningsmännen utskrivna registerkorten direkt ingå såsom del av länsstyrelsernas kortregister, varjämte styrelsen ikke ansett tillräckliga skäl föreligga för inrättandet av ett centralregister vid sidan av de länsvis förda bilregistren.

För min del anser jag de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i nu angivna avseenden framförda betänkligheterna ikke böra utgöra hinder för ett förverkligande i princip av det föreliggande förslaget. Gentemot vad styrelsen anført mot att använda besiktningsinstrumenten såsom registerkort må allenast erinras, att det av utredningen föreslagna registerkortet inrymmer plats ikke blott för alla de anteckningar, som förekomma å de nuvarande besiktningsinstrumenten, utan därutöver även för vissa uppgifter i övrigt, att något hinder givetvis ikke föreligger för besiktningsmännen att vid sidan av besiktningsinstrumenten göra och registrera sådana anteckningar, som eventuellt anses önskvärda ur deras synpunkt, att den stickprovskontroll, som väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen hittills verkställt genom att från länsstyrelserna inforra de under en viss period inkomna besiktningsinstrumenten, framdeles kan ske genom att motsvarande instrument inforras från centralregistret *samt att* möjligheten att upptäcka i besiktningsinstrumenten eventuellt förekommande fel snarare kommer att ökas med hänsyn till att granskning av instrumenten kommer att ske såväl hos länsstyrelserna som i centralregistret. Vad angår den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hävdade meningen, att genom tillkomsten av ett biluttagningsregister behov ej skulle föreligga av ett centralregister vid sidan av länsregistren, må allenast erinras, att de sakkunniga, vilka framlagt förslaget om inrättande av biluttagningsregistret, själva i sitt betänkande framhållit, att inrättandet av ett centralt civilt automobilregister i hög grad skulle underlätta det föreslagna uttagningsförfarandet. Det skulle sålunda, framhålla nämnda sakkunniga, innebära en betydande fördel för uttagningsmyndigheten att kunna inhämta erforderliga uppgifter om motorfordon från en enda myndighet i stället för såsom nu från samtliga länsstyrelser. I övrigt har behovet av ett centralt register icke allenast understrukits av flertalet i ärendet hörda myndigheter utan även tidigare ofta bestyrkts av den praktiska erfarenheten.

För min del är jag på grund av vad nu anförts övertygad om angelägenheten av att ett centralt bilregister snarast möjligt kommer till stånd. De skäl, som bilregisterutredningen åberopat till stöd för ett bibehållande åtminstone tills vidare av den länsvis skeende registreringen och för centralregistrets uppläggning genom sammanförande av kopior av länsregistren, reformerade på sätt utredningen föreslagit, finner jag ock övertygande. Denna ståndpunkt utesluter icke, att frågan om inrättande av ett centralregister med slopande av länsregistren framdeles upptages till förnyat övervägande, om utvecklingen ger anledning därtill, eller att centralregistret får successivt övertaga vissa uppgifter, som nu ankomma på länsregistren, i den mån erfarenheten ådagalägger behovet och lämpligheten därav.

Beträffande frågan, huruvida även uppgifter angående de fordon, som för närvarande äro upptagna i beredskapsförteckning, böra hos länsstyrelserna uppläggas på registerkort och i centralregistret omföras till hålkort, hava skilda meningar gjort sig gällande. I vissa av yttrandena har framhållits såsom önskvärt, att registerkorten upptoge även sistnämnda fordonsbestånd; å andra sidan hava mot ett omedelbart medtagande av sistnämnda fordonsbestånd anförts kostnadsskäl. I utredningens förslag förutsättes överföring på registerkort av uppgifter angående ifrågavarande fordonsbestånd komma att ske successivt, i den mån de i beredskapsförteckning upptagna fordonen återföras till bilregistret eller eljest i den mån detta arbete kan utan anvisande av särskilt anslag verkställas med anlitan av länsstyrelsernas vanliga personal och utrustning.

För min del anser jag det icke nödvändigt att i detta sammanhang taga definitiv ståndpunkt till sistberörda spörsmål. Åt Kungl. Maj:t torde kunna överlämnas att bestämma härom med hänsyn till de omständigheter, som böra beaktas vid centralregistrets upprättande. Möjligen kan det visa sig lämpligt att vidtaga jämkning av utredningens förslag i huvudsaklig överens-

stämmelse med trafikkommissionens mening, innebärande att viss del av det i beredskapsförteckning upptagna fordonsbeståndet — nämligen lastbilar, omnibussar och släpfordon — omedelbart överflyttas till kortregister och i centralregistret överföres på hålkort.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har ifrågasatt, huruvida icke beslut om bilregistreringens ordnande borde anstå i avbidan på de bestämmelser om transportberedskapsregister, som trafikkommissionen kan komma att meddela. Emellertid synes en reformering av bilregistren i syfte att åstadkomma större överskådlighet över bilbeståndet och minskning av arbetet vid registerföringen vara av den betydelse, att en lösning av denna fråga är påkallad, oavsett huru eventuella register för transportberedskap kunna komma att uppläggas hos länsstyrelserna. Sistnämnda register kunna icke ersätta det register över fordonsbeståndet i dess helhet, varom i detta sammanhang är fråga. Detta utesluter givetvis icke att, när i sinom tid formulären till här avsedda registerkort skola fastställas, hänsyn i största möjliga utsträckning tas till möjligheten att genom desamma tillgodose även de uppgifter, för vilka transportberedskapsregistret är avsett. Det må erinras, att trafikkommissionen, som utarbetat förslaget till transportberedskapsregister, därvid förutsatt att detta skulle utgöra en komplettering av ett hos länsstyrelserna fört register av den typ, som förordas i bilregisterutredningens förslag.

Ifrågasatt centralisering av bilskattdebiteringen.

Utredningens förslag. Syftet med inrättandet av ett centralt register är, såsom av det föregående framgår, närmast att möjliggöra att snabbare och fullständigare än hittills kunna överblicka fordonsbeståndets sammansättning och fördelning samt att fortlöpande följa utvecklingen av detsamma. Därutöver förutsättes emellertid även, att det centrala registret eventuellt skall komma att övertaga sådana arbetsuppgifter i övrigt, som befinnas kunna lämpligen överlämnas till detsamma. Ett betydelsefullt spörsmål, som i detta avseende redan på nuvarande stadium tilldragit sig intresse och vilket utredningen därför ägnat särskild uppmärksamhet, är frågan, huruvida debitering av bilskatten och därmed omedelbart sammanhängande åtgärder kunde med utnyttjande av moderna maskinella hjälpmedel ske på grundval av centralregistret. Utredningen anför härom sammanfattningsvis följande:

A priori tala åtskilliga omständigheter och ej minst en jämförelse med organisationen av debitering och bokföring av premieavgifter inom de enskilda försäkringsföretagen för att en dylik centralisering skulle vara ändamålsenlig.

Av praktiska skäl måste emellertid det nu ifrågavarande problemet genast begränsas till att avse frågan om debitering endast av den årligen förfallande skatten. Tillfälliga debiteringar samt ärenden angående restitution, avkortning och avskrivning av debiterade skattebelopp måste under alla omständigheter komma att alljämt handläggas av länsstyrelserna.

Ur teknisk synpunkt kan en på dylikt sätt begränsad arbetsuppgift med fördel utföras centralt. Med anlitande av hålkortsmaskiner jämte alfabetiskt skrivande tabulator kan man i sådant fall snabbt och effektivt verk-

ställa icke allenast debiteringen i skattelängderna utan även utskriften av skatteaviser jämte skattekvitton och därtill hörande förteckningar.

Ur organisatoriska och ekonomiska synpunkter komme dock, enligt vad av utredningen verkställda undersökningar givit vid handen, saken att ställa sig väsentligen annorlunda. Organisatoriskt måste debiteringsarbetets fördelning på två olika instanser — länsstyrelserna och centralregistret — vilkas åtgärder var för sig påverka fordonsägarens rättsläge, nödvändiggöra skriftväxling dem emellan och i viss utsträckning ömsesidig bokföring av lämnade uppgifter. Nödvändigheten att hålla centralregistret å jour med avseende å fordonsägarnas namn och adress kommer även att medföra ett omfattande arbete. Sannolikt kunna ej heller komplikationer, vilkas utredande i många fall komme att bereda icke allenast fordonsägare utan även de berörda myndigheterna mycket arbete, undvikas. Ur ekonomisk synpunkt är följande att märka. För ett rationellt verkställande av en central debitering i nyss angiven omfattning erfordras, att samtliga till det samma hörande arbetstempon, däribland utskrivandet av adresskortet till bilskattepostförskotten (med skattekvitton), kunna utföras hos det centrala registret. Härför kräves, såsom ovan antytts, bland annat tillgång till en alfabetisk tabulator. En sådan maskin drager emellertid hög hyreskostnad, och för arbetet förutsättes även, att hålkortsregistrets omfattning väsentligt ökas. Dessa anordningar synas, så vitt för närvarande kan bedömas, icke komma att tjäna några andra ändamål inom centralregistret, och merkostnaderna härför komma alltså att helt belasta den centrala skattedebiteringen. Dessa årliga merkostnader ha uppskattats till ej oväsentligt högre belopp än de direkta merutgifter för år, länsstyrelserna hittills sammanlagt redovisat för den ordinarie bilskatteuppbörden. Förutom med förstnämnda årliga merkostnader har man även att räkna med en avsevärt höjd engångskostnad för inrättande av ett för skattedebitering lämpat centralregister. — I rådande läge tillkommer ytterligare den omständigheten att en tabulator av ovan angivet slag för närvarande icke torde kunna ställas till förfogande.

En centralisering av bilskatte debiteringen skulle emellertid komma att medföra även vissa andra praktiska svårigheter. Bland annat skulle anordningen medföra en ur driftsynpunkt mycket oläglig anhopning av arbetet till kalenderårets början, medan det maskineri, som anskaffats speciellt för debiteringens utförande, under resten av året skulle stå outnyttjat. Det vore vidare knappast tänkbart, att ett centralt organ skulle kunna verkställa en sakligt riktig debitering av bilskatten med samma säkerhet som länsstyrelserna med deras närmare kontakt med den motorfordonsägande allmänheten och kännedom om beståndet av motorfordon inom länet.

Vid här angivna förhållanden har utredningen funnit sig icke böra framlägga något förslag om införande av central debitering av bilskatt.

Utlåtanden. Utredningens ståndpunkt i nu angivna avseenden har vunnit anslutning från samtliga de i ärendet hörda myndigheter och sammanlutningar, vilka i sina yttranden närmare ingått på denna del av betänkandet.

Departements-
chefen.

På av utredningen anförda skäl, vilka icke från något håll mött invändningar och vilka jämväl biträtts av de särskilda experter i kontorstekniska frågor, som samarbetat med utredningsmännen, anser jag några åtgärder för införande av central bilskatte debitering åtminstone för närvarande icke böra vidtagas.

Interimsskatt.

Gällande bestämmelser. Enligt 7 § kungörelsen om uppbörd av automobilskatt m. m. den 12 december 1924 må såsom behörigt bilskattekvitto för motorfordon eller släpvagn, som i avbidan på registrering användes i trafik lika med registrerat fordon, under högst tre veckor gälla av postverket utfärdat interimskvitto å belopp, svarande emot uppgiven skatt för fordonet intill det löpande kalenderårets slut. Vid fordonets sedermera skeende registrering erhålles hos länsstyrelsen — mot avlämnande av interimskvittot, som makuleras — i vederbörlig ordning utfärdat bilskattekvitto.

Systemet med interimsskatt vilar på principen, att fordon ej må tagas i bruk, förrän bilskatten blivit erlagd. För underlättande av skattens snabba inbetalande i förväg har man emellertid för detta fall medgivit, att likvid må erläggas under enkla former under medverkan allenast av närmaste postkontor. Mot företeende av — förutom vederbörligt försäkringsbevis — det erhållna postkvittot (interimsskattekvittot) är köparen av fordonet berättigad att hos bilhandlaren (biltillverkaren) eller polismyndigheten utbekomma ett par besiktningsskyltar. Sedan dessa skyltar åsatts fordonet, må detsamma under högst 3 veckor, intill dess registrering skett, användas i trafik såsom om fordonet vore registrerat. Besiktningsskyltarna fungera sålunda under nämnda tid såsom ett slags provisoriska registreringsskyltar. — Om inbetalningen av interimsskatten meddelar postverket registreringsmyndigheten underrättelse genom postgirokuponens insändande.

Utredningens förslag. Anordningen med interimsskatt infördes år 1930 för att skapa en garanti mot att fordonsägare undandrog sig skattskyldighet genom att uppskjuta fordonets registrering (enligt tidigare gällande bestämmelse inträdde skatteplikten för det kalenderkvartal, varunder fordonet första gången intogs i bilregistret). Ur sådan synpunkt anser utredningen, att systemet — i allt fall jämfört med förut rådande ordning — åtminstone teoretiskt sett inrymmer vissa värdefulla moment. I den praktiska tillämpningen hava emellertid ifrågakommande bestämmelser framträtt såsom skäligen bristfälliga. Olägenheterna med nuvarande ordning äro enligt utredningen i huvudsak följande:

Systemet torde i alltför ringa grad förhindra undandragande av skatt genom besiktningsskyltars användande på otillåtet sätt, vilket främst sammanhänger med att kontrollen över användningen av utlämnade skyltar är skäligen svagt organiserad. Vidare har principen, att hela det å kalenderårets återstående del belöpande skattebeloppet skall erläggas före fordonets tagande i bruk, icke kunnat med gällande bestämmelser i praktiken upprätthållas. Ej sällan betalas sålunda interimsviis endast en bråkdel av detta belopp, vilket möjliggöres av de nuvarande, såsom det vill synas, väl enkla formerna för skattens inbetalande. I andra fall åter erlägges av misstag — så mycket mer förklarligt som vid tiden för interimsskattens erläggande motorfordonets tjänstevikt ej alltid är känd — för högt belopp i skatt, varigenom registreringsmyndigheten åsamkas extra arbete med återbetalning till fordonsägaren av vad som erlagts för mycket. Härtill

kommer, att det mången gång för myndigheten möter stora svårigheter att konstatera, till vilket fordon visst å postgiro inbetalt belopp hänför sig. Överhuvud taget medför det nuvarande systemet med erläggande av interimsskatt betydande omgång och osäkerhet vid bilskattens debitering i sammanhang med fordons registrering samt avsevärt merarbete vid bilskattemedlens redovisning, utan att likväl skänka tillräcklig garanti för att skatt rätteligen erlägges för i trafik nyinsatt fordon.

Utredningen förklarar sig anse, att nöjaktig säkerhet för att skatt rätteligen erlägges för i trafik nyinsatta fordon kan vinnas med enklare medel och med mindre arbetskostnad för statsverket än vad som enligt nuvarande system är fallet. I anslutning till ett av riksräkenskapsverket tidigare framlagt förslag om slopande av interimsbetalning av fordonsskatt förordar utredningen en lösning av frågan enligt följande linjer:

De nuvarande till utseendet enhetliga besiktningsskyltarna utbytas mot sådana skyltar av två slag med olika uppgifter. Båda typerna besiktningsskyltar tillhandahållas endast av polismyndigheten. Den ena skylttypen reserveras för biltillverkares och bilhandlares egna behov; denna skylt tjänstgör samtidigt som skatteskytt, medan de nuvarande särskilda AH-skyltarna slopas. Det andra slaget besiktningsskyltar är avsett för den motorfordonsköpande allmänhetens behov vid körning under 3-veckersperioden. För erhållande av sådan skylt kräves ej längre, att fordonsskatten erlagts. I samband med skyltens utlämnande till fordonsägaren utfärdar polismyndigheten ett intyg, som berättigar denne att under tre veckor från intygets datum använda fordonet. Intyget, som bland annat bör innehålla vissa uppgifter rörande fordonet, utskrivs med genomskrift i tre exemplar, av vilka ett överlämnas till sökanden att medföras vid färd med fordonet. Ett andra exemplar insändes till registreringsmyndigheten för kontroll av att ansökan om registrering i sinom tid ingives samt för att tjäna till ledning vid den skattedebitering, som då äger rum och varvid fordonsskatt uttages jämväl för den tid före registreringen, varunder fordonet varit i bruk. Det tredje exemplaret av intyget kvarbliver hos polismyndigheten.

Utlåtanden. Utredningens förslag i nu förevarande del har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga de myndigheter, som yttrat sig däröver. Ur myndigheternas utlåtanden må följande återgivas:

Länsstyrelserna i Uppsala, Kalmar, Hallands, Västmanlands och Kopparbergs län understryka särskilt behovet av ändringar av de på detta område gällande bestämmelserna. Länsstyrelsen i Hallands län framhåller, att det nuvarande interimsskattesystemet, utan att i tillräcklig grad ha tillgodosett krav på säkerhet och smidighet, åsamkat registreringsmyndigheterna extra arbete i flera avseenden.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller likaledes, att det nuvarande systemet med inbetalning av interimsskatt medfört avsevärt arbete och olägenhet för länsstyrelsen. I interimsskattelistan finnas regelmässigt avsevärda belopp, som icke tagits i anspråk. Detta har föranlett många och vidlyftiga utredningar. Vidare ha besiktningsskyltarna alltsomoftast missbrukats. I flera fall, som länsstyrelsen haft för utredning, har det visat sig, att bilfirmor lämnat ut besiktningsskyltar mot det att köparen företett ett interimskvitto å ett mindre belopp, exempelvis 5 kronor. Vid utredningarna har det vidare framkommit, att fordonen ofta utan registrering brukats avsevärd tid

och till och med sålts flera gånger. Det system, de sakkunniga föreslå, torde helt eliminera möjligheterna till missbruk och i övrigt vara till fördel både för allmänheten och det allmänna. Någon mera betydande olägenhet för allmänheten kan icke förväntas inträda därigenom att bilfirmas möjlighet att tillhandahålla besiktningsskyltar upphör.

Från kungl. automobilklubben och automobilindustrikommittén har emellertid utredningens förslag mött invändningar. Dessa äro av huvudsakligen följande innebörd:

K. A. K. framhåller, att utredningen i förevarande avseende ensidigt synes hava tagit sikte på handeln med typbesiktigade bilar. För köpare av bilar, vilka icke äro typbesiktigade, skulle det av utredningen framlagda förslaget komma att medföra icke oväsentliga nackdelar, enär en omplombering av besiktningsskyltarna i varje dylikt fall torde bliva nödvändig, vilket kräver medverkan av besiktningssman. Då dessa tjänstemän ofta icke omedelbart kunna anträffas, skulle realiserandet av förslaget komma att åsamka allmänheten en avsevärd tidsförlust samt extra kostnader.

Då det nuvarande systemet med inbetalande av interimsskatt till postverket synes hava medfört vissa olägenheter för länsstyrelserna, torde utredningens förslag om införande av intyg, utfärdade av polisen, ur nämnda myndigheters synpunkt innebära en fördel. För allmänheten torde emellertid det föreslagna systemet komma att medföra vissa olägenheter, enär polismyndigheten ju icke kan stå till förfogande på samma sätt som postverket. Förslaget att slopa de s. k. AH-skyltarna synes för bilhandlarna komma att medföra stora olägenheter.

K. A. K. föreslår, att det nuvarande systemet med endast ett slag av skyltar jämte särskilda AH-skyltar bibehålles samt att den nuvarande inbetalningen av interimsskatt, därest så anses oundgängligen påkallat, utbytes mot ett av polismyndigheten utlämnat intyg.

Automobilindustrikommittén anser, att det i betänkandet framförda förslaget skulle medföra avsevärda besvärligheter för allmänheten.

För närvarande kan, framhåller kommittén, den s. k. interimsskatten erläggas på alla landets postanstalter och vid varje tid på dygnet, då sådana äro öppna. Skulle bilköparen i stället hava att vända sig till polismyndigheten i den ort, där han inköper bilen, torde han hava mycket begränsade möjligheter att få det föreslagna intyget, som skall berättiga honom att avresa med den inköpta vagnen, omedelbart utskrivet. Allmänhetens intresse tillgodoses sålunda icke genom interimsskattens ersättande med ifrågavarande intyg, och det kan ifrågasättas, om ej polismyndigheternas arbete med intygen blir betydligt större än det som nu förorsakas länsstyrelserna av felaktigt beräknad interimsskatt.

Ser man på förslaget att ersätta de nuvarande besiktningsskyltarna med två slags skyltar — en för bilköparen och en för bilhandlaren, vilken sistnämnda skylt samtidigt skall tjänstgöra som bilhandlarens skatteskylt — framstå olägenheterna med bilregisterutredningens förslag i ännu skarpare dager.

Om bilköparen skall använda sig av en annan typ av besiktningsskylt än bilhandlarens, måste, då fråga är om icke typbesiktigade fordon, den nyinköpta vagnen åter föras till besiktningssmannen för att av denne omplomberas, d. v. s. för att få de i bilhandlarens på vagnen sittande skyltar fastplomberade besiktningssmärkena överflyttade på köparens plåtar och där försedda med ny plombering. Besiktningssman finnes ej på alla platser, och

uppgöres affären på en plats, där besiktningsman är stationerad, kanske denne är bortrest. I varje fall uppkommer givetvis besvär och tidsspillan för omplombering och dessutom den eventuella kostnaden för arvode till besiktningsmannen.

Från bilhandlarens synpunkt slutligen blir situationen enligt utredningens förslag ännu värre. De nuvarande bestämmelserna med automobilhandlarskatteskyltar — s. k. AH-skyltar — avse ju att möjliggöra dessa skatteskyltars flyttande från den ena vagnen till den andra, alltefter som fordonen tillfälligt behöva tagas i bruk för demonstrationer eller av annan orsak.

Såsom redan av det föregående framgår, äro emellertid de nuvarande besiktningsskyltarna, då de användas på ej typbesiktigade vagnar, bundna vid visst fordon, sedan de försetts med besiktningsmannens plomberade besiktningsmärke. Detta upptager nämligen just detta fordons data, och plåtarna kunna således icke användas på annat fordon.

Bilhandlaren måste givetvis, i varje fall under säsongen, hava ett stort antal fordon av olika modeller och i olika lackeringsfärger stående färdiga för leverans för att möta kundkretsens olika smak. Dessa fordon måste vara provade och justerade, och då desamma — så snart fråga är om ej typbesiktigade fordon — icke få köras utan föregående besiktning, följer därav, att de stå på lager försedda med plomberade besiktningsskyltar. Det är sålunda givet, att bilhandlaren behöver ett avsevärt mycket större antal besiktningsskyltar än skatteskyltar. En undersökning angående det antal skyltar, som under år 1939 användes av Stockholms tre största bilfirmor, ger vid handen, att dessa tillsammans använde 320 par besiktningsskyltar men samtidigt endast 37 par skatteskyltar. Hade de i betänkandet föreslagna bestämmelserna angående kombinerade besiktnings- och bilhandlarskatteskyltar tillämpats, och hade skatten liksom hittills varit 100 kronor per par, skulle endast dessa tre firmor för år 1939 hava drabbats av en bilskattekostnad av 32,000 kronor i stället för de 3,700 kronor, som enligt nuvarande bestämmelser utgått.

Automobilindustrikommittén är sålunda av den bestämda meningen, att bilregisterutredningens förslag att slopa interimsskatten liksom ock de därmed förenade åtgärderna skulle medföra väsentliga olägenheter för alla därav berörda parter. Kommittén avstyrker därför förslaget i denna del och föreslår i stället, att interimsskatten samt systemet med ett slags besiktningsskyltar samt s. k. AH-skyltar bibehålles oförändrat.

*Departements-
chefen.*

Till närmare belysande av innebörden i de av förenämnda organisationer framförda invändningarna mot utredningens förslag på denna punkt må till en början erinras om innehållet i vissa i detta sammanhang aktuella bestämmelser.

Automobil och motorecykel må enligt 13 § 1 mom. motorfordonsförordningen med vissa särskilt angivna undantag ej tagas i bruk, innan registrering skett och registreringsmärken anbragts å fordonet. Till undantagen höra bland annat de fall, då fordonet brukas av den, som tillverkar eller bedriver handel med motor- eller släpfordon, dock allenast såvitt gäller fordon, som av honom hålles till salu. Även i andra fall må fordon brukas i trafik lika med registrerat fordon under högst tre veckor från den dag, då skatt för fordonet enligt vad särskilt stadgas (d. v. s. såsom interimsskatt) blivit erlagd.

I nu nämnda fall skall dock motorfordon vara försett med besiktningsskylt (röd skylt). Därest det icke tillhör besiktigad typ, skall det tillika hava undergått besiktning samt till bevis härom vara försett med ett å besiktningsskylten av besiktningssman medelst plombering anbragt besiktningssmärke (i form av en vit kartong), upptagande *dels* orden »Besiktigad» och »plomberat den», åtföljda av datum då plomberingen verkställdes, *dels* det besiktigade fordonets chassi- eller ramnummer ävensom motornummer, *dels* ock vederbörande besiktningssmans namn och stationsort (Sv. förf.saml. 1937: 49).

Fordonet skall dessutom vara trafikförsäkrat och skatt för detsamma skall vara betald, varom bevis skall företes av automobilhandlare genom förande av skatteskylt (s. k. AH-skylt) och av annan förare genom medförande av interimsskattekvitto (Sv. förf.saml. 1932: 529).

Skatteskyltarna, som kosta 100 kronor per par, kunna av bilhandlare flyttas från ett fordon till ett annat. Däremot kan ett av besiktningssmannen plomberat besiktningssmärke, som anbragts å ett icke typbesiktigat fordon, ej flyttas utan dennes medverkan; plomberingen får icke brytas av obehörig, och besiktningssmärket är, såsom nyss anförts, individualiserat till ett visst fordon.

Vad bilregisterutredningen anført rörande nuvarande ordning med interimsskatt ger enligt min mening vid handen, att detta system ur statens synpunkt är förenat med vissa olägenheter. Jag delar därför utredningens uppfattning därom, att en omläggning av systemet såvitt möjligt bör komma till stånd.

De invändningar, som framförts mot utredningens förslag i nu förevarande del, gå i första hand ut på att förslaget med hänsyn till allmänhetens bekvämlighet skulle vara mindre tillfredsställande än det nuvarande systemet på grund av att polismyndighet icke kan väntas stå till förfogande med intyg om rätt att använda fordonet lika snabbt som postverket med kvitto på interimsskattebeloppet. Denna anmärkning torde icke böra tillmätas avgörande betydelse, då den tidsutdräkt, som kan komma att förorsakas genom intygets utskrivande hos polismyndigheten, måste antagas bliva föga betydande. Ej heller finnes enligt min mening grund för den av automobilindustrikommittén uttalade farhågan för att utfärdandet av de föreslagna intygen skall för polismyndigheterna medföra ett betungande arbete. Om för ändamålet lämpliga blanketter tillhandahållas polismyndigheterna, blir ifrågavarande bestyr helt säkert av förhållandevis ringa omfattning. — I detta sammanhang må emellertid erinras, hurusom 1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning i sitt betänkande (SOU 1939: 9) framhållit angelägenheten av att förenkla det redovisningssystem, som för närvarande tillämpas i fråga om de för besiktningsskyltarna hos polismyndigheterna deponerade beloppen. Då emellertid sistnämnda spörsmål upptages till närmare undersökning vid pågående utredning angående rationalisering av länsstyrelsernas och fögderiförvaltningens arbetsformer, anser jag mig icke behöva här närmare ingå på detsamma.

Vidare har erinrats att, såvitt angår icke typbesiktigade fordon, en omplombering av besiktningsskyltarna skulle bliva nödvändig för att få de i bilhandlaren på vagnen sittande skyltar fastplomberade besiktningmärkena överflyttade till köparens plåtar och där försedda med ny plombering. Denna invändning synes mig vara befogad. Om nämligen, såsom utredningens förslag innebär, den ena skylttypen skall reserveras för biltillverkares och bilhandlars egna behov, måste fordonet omedelbart efter köpet förses antingen med registreringsskylt (därest fordonet redan blivit registrerat och tilldelats registreringsmärke) eller med ny besiktningsskylt av för allmänheten avsedd typ samt, då fråga är om icke typbesiktigade fordon, med besiktningmärke. En sådan ny besiktningsskylt kan emellertid, såsom i nyssnämnda organisationers yttranden framhållits, ej anbringas å fordon, som icke undergått typbesiktning, förrän plomberingen å de gamla besiktningsskyltarna avlägsnats av besiktningssmannen.

Enklast synes mig denna med utredningens förslag förenade olägenhet kunna avhjälpas genom den av kungl. automobilklubben antydda modifikationen av detsamma, enligt vilken de nuvarande till utseendet enhetliga besiktningsskyltarna jämte särskilda skattes skyltar bibehållas, medan däremot den nuvarande inbetalningen av interimsskatt ersättes med anskaffande av omförmälda intyg av polismyndigheten.

Sett från allmänhetens och bilhandlarnas synpunkt kommer vid en sådan lösning det förfarande, som erfordras för att få taga i bruk ett nyinköpt fordon, att bliva detsamma som hittills med den avvikelser allenast, att köparen i stället för att hos bilhandlaren förete kvitto å interimsskatt har att uppvisa intyg av polismyndigheten. Ur statens synpunkt skapas härigenom större möjligheter än hittills till kontroll över att registrering av fordonet sedermera icke obehörigen fördröjes. I samband med att registrering sker kommer registreringsmyndigheten att utkräva skatt för fordonet från och med den kalendermånad, under vilken automobilen enligt intyget tagits i bruk. På detta sätt skulle man, utan eftersättande av det allmännas intresse, från länsstyrelserna avlyfta den arbetsbörda, som bokföringen och kontrollen av interimsskattebeloppen visat sig utgöra. Genom detta förfarande undviker man också, att bilhandlarna skulle, såsom påtalats i automobilindustrikommitténs utlåtande, bliva nödsakade att hålla sig med ett avsevärt större antal skattes skyltar än hittills och därigenom åsamkas ökade kostnader.

Åtgärder för att för allmänheten underlätta fullgörandet av registrerings- och anmälningsskyldighet.

Utredningens förslag. Mycken tid och mycket arbete åtgå för närvarande både för tjänstemännen å länsstyrelsernas bilavdelningar och för allmänheten för justering och komplettering av felaktiga eller ofullständiga ansökningar och anmälningar till bilregistret. I syfte att i görligaste mån minska de olägenheter, som i sådant hänseende göra sig gällande, föreslår utredningen, att blanketter till vanligen förekommande ansökningar och an-

mälningar i bilregistreringsärenden skola av länsstyrelserna och vissa andra myndigheter kostnadsfritt tillhandahållas allmänheten. Blanketterna äro avsedda att även innehålla i populär form avfattade anvisningar i fråga om de handlingar och avgifter, som i de olika fallen skola bifogas ansökan eller anmälan.

Utredningen har vidare framhållit önskvärdheten ur de synpunkter utredningen företräder av att registreringsförfarandet jämväl på det sätt förklarad och — ur allmänhetens synpunkt — förbilligas, att skyldighet stadgas för vederbörande befattningshavare att i tjänsteväg och utan debitering av kommissionärs- eller liknande arvode tillställa sökande handlingar i registreringsärenden.

Utlåtanden. I avgivna utlåtanden har utredningens förslag i förevarande delar i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* framhåller, att tillhandahållandet av blanketter åt allmänheten med säkerhet komme att medföra en betydande arbetsbesparing för länsstyrelserna, samtidigt som olägenheterna för allmänheten i samband med registreringen skulle väsentligen minskas.

Vissa erinringar ha dock gjorts såväl i fråga om utredningens förslag om tillhandahållande av blanketter som beträffande dess uttalande om kostnadsfritt översändande av handlingar i registreringsärenden.

I det förra avseendet har anförts bland annat följande:

Länsstyrelsen i Stockholms län: Tillhandahållande utan kostnad för fordonsägaren av blanketter torde komma att draga en icke ringa årlig kostnad för statsverket. Ansökningar och anmälningar till bilregistret äro av sådan enkel form, att svårigheter icke möta för allmänheten att själv uppsätta desamma. De kompletteringar, som erfordrats i dylika hos länsstyrelsen förekommande ärenden, ha icke hänfört sig till ansökans eller anmälan form utan åsyftat felande avgifter och skattebelopp, besiktningsinstrument eller försäkringsbevis o. dyl. Därest fordonsägare hade tillgång till tydliga anvisningar, huru han skall förfara vid ingivandet till registreringsmyndigheten av ansökningar eller anmälningar samt vilka bilagor och avgifter, som skola vara fogade vid dylika inlagor, torde fordonsägaren vara fullt betjänad därmed. Dylika anvisningar jämte exempel på ansökans eller anmälan innehåll i olika fall skulle kunna tryckas på baksidan av det exemplar av besiktningsinstrumentet, som efter verkställd registrering skall återlämnas till och förvaras av fordonsägaren. Genom en dylik anordning torde allmänhetens besvär med dylika ärenden i önskad grad underlättas utan att statsverket åsamkas extra kostnader. Därest ansökningsblanketter komme att å länsstyrelserna tillhandahållas allmänheten, skulle vederbörande tjänstemän ständigt besväras med förfrågningar angående blanketternas ifyllande.

Länsstyrelsen i Uppsala län delar endast i mycket ringa mån utredningens förväntningar på ett gott resultat av de föreslagna ansöknings- och anmälningsblanketterna med anvisningar till ledning vid registreringsförfarandet. Länsstyrelsens erfarenhet giver nämligen vid handen att, ehuru behovet av kompletteringsåtgärder visserligen därigenom något kommer att minskas, tjänstemännen vid bilregistret i stället säkerligen komma att i hög grad störas av fordonsägare, som ifylla sina blanketter på expeditionslokalen och

därvid begära upplysningar. Ansökningar om registrering skrivs numera i regel av bilfirmorna. Tillhandahållande av ansökningsblanketter skulle därför realiter innebära, att bilfirmornas blankettkostnader överflyttades å statsverket.

Riksräkenskapsverket ifrågasätter, huruvida icke målet — riktiga och fullständiga ansöknings- och anmälningshandlingar — kan nås på följande mindre papperskrävande och för statsverket billigare sätt. Plats för tryckt formulär till ansökan om första registrering av fordon beredes på framsidan av det för länsstyrelsen avsedda exemplaret av besiktninginstrumentet. Vidare tryckes formulär till ansökan om omregistrering på det exemplar av besiktninginstrumentet, som skall tillställas sökanden. På sistnämnda exemplar böra även tryckas anvisningar för formulering av ansökan om återregistrering av tillfälligt avregistrerat fordon och för anmälningar även som uppgifter om handlingar och avgifter, som skola bifogas. Visserligen skulle ett genomförande av detta förslag medföra, att utrymmet å det för länsstyrelsen avsedda besiktninginstrumentet för anteckningar om dag, ägarens namn, yrke o. s. v. måste minskas, varigenom ett och samma registerkort för fordon, som upprepade gånger bytt ägare, icke kan användas fullt så lång tid som annars skulle varit fallet, men denna nackdel torde mer än väl uppvägas av fördelarna av anordningen.

Vad angår utredningens uttalande om skyldighet för länsstyrelserna att i bilregistreringsärenden kostnadsfritt översända handlingar till sådana sökande, som icke uttryckligen begärt kommissionärs medverkan, hava i de avgivna yttrandena bland annat följande erinringar framförts:

Länsstyrelsen i Stockholms län: Antalet färdiga expeditioner i registreringsärenden (besiktninginstrument med eller utan automobilskattekvitto) uppskattas vid länsstyrelsen till omkring 5,000 under vart och ett av åren 1938 och 1939. Om det skulle föreskrivas skyldighet för länsstyrelse att i tjänstebrev låta utsända samtliga färdiga expeditioner i omförmälda ärenden, komme detta uppenbarligen att förorsaka en betydlig ökning av registreringspersonalens arbetsbörda. Det extra arbete, som därigenom skulle uppkomma, komme att bestå icke allenast i kuvertering av handlingen utan även i anteckning, exempelvis i bilregistret, om dagen för handlingens översändande samt — då fråga är om automobilskattekvitto — även i förande av postbok, när försändelser, innehållande dylikt kvitto, givetvis måste rekommenderas. Att översända även andra expeditioner än skattekvitto i rekommenderade brev skulle förorsaka ytterligare arbete såväl för registreringsmyndigheten som för postverket. Det har visat sig, att fordonsägare ofta slarva bort sina besiktninginstrument. Om skyldighet skulle stadgas för registreringsmyndigheten att direkt till fordonsägaren översända färdiga expeditioner, kan det befaras, att fordonsägare, som förlagt sitt instrument och icke kunnat återfinna detsamma, gör påringning till bilregistret med påstående, att han icke fått handlingen sig tillsänd, vilket förorsakar extra arbete för bilregistrets personal för undersökning om och när instrumentet utsänts.

Länsstyrelserna i Uppsala, Skaraborgs och Örebro län anse, att frågan om ändringar i kommissionärskungörelsen bör upptagas till behandling endast i samband med en omarbetning av kommissionärskungörelsen i dess helhet.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser visserligen, att mot förslaget såsom sådant intet är att erinra. Det bör emellertid enligt länsstyrelsens mening sägas ifrån, att dessa nya arbetsuppgifter för länsstyrelserna komma att medföra ett merarbete av betydande omfattning, vilket arbete hittills om-

besörjts av de officiella kommissionärerna å länsstyrelserna eller andra tjänstemän därstädes å deras fritid. De nu ifrågasatta nya arbetsuppgifterna komma otvivelaktigt att nödvändiggöra anställande av ytterligare arbetskraft. I de bestämmelser, som i nyssnämnda hänseende komma att utfärdas, bör också utsägas, om länsstyrelsen skall vara skyldig att i vidare mån än vad ovan sagts vara allmänheten behjälplig. Det är nämligen att förutse, att inkommande ansökningar och anmälningar — trots de tillhandahållna blanketterna med därå givna anvisningar — alltjämt i ett stort antal fall komma att vara i behov av komplettering.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län hänvisar i förevarande avseende till det yttrande, som länsstyrelsen den 18 januari 1941 avgav i anledning av riksdagens revisorers uttalande, del I sid. 92, § 20. I detta sammanhang understryker länsstyrelsen ytterligare den stora fördel såväl allmänheten som länsstyrelsen har av det nuvarande kommissionärsväsendet. Att ålägga tjänstemän såsom tjänsteplikt att översända handlingar i olika slags ärenden kommer att nödvändiggöra personalförstärkningar. Särskilda expeditionsdiarier måste i så fall föras över alla slags ärenden, alltså även över alla registreringsärenden, vilka nu icke diarieföras. Länsstyrelsen är övertygad om att ett slopande av kommissionärsväsendet hos länsstyrelsen skulle medföra, att privata kommissionärsrörelser komme att uppstå, vilket säkerligen icke kan förväntas gagna vare sig staten eller de enskilda. Den erfarenhet länsstyrelsen har av kommissionärsväsendet hos länsstyrelsen är den bästa. Allmänheten torde icke den förutan kunna få sina ärenden kompletterade, avgifter förskotterade och expeditioner översända på så billigt och snabbt sätt som nu sker. Därtill kommer en enligt länsstyrelsens mening mycket betydelsefull faktor, nämligen att länsstyrelsen såsom den beslutande myndigheten icke lämpligen torde böra åläggas att tillhandagå allmänheten på samma sätt som kommissionärerna nu göra. Det måste enligt länsstyrelsens mening bibehållas en klar gräns emellan den sökande allmänheten och den beslutande myndigheten.

Av liknande innehåll är det uttalande, som i frågan gjorts av *länsstyrelsen i Norrbottens län*.

En väsentlig anledning till de svårigheter, som mött för ett riktigt fullgörande av med innehavet av motorfordon förenad registrerings- och anmälningsskyldighet, ligger utan tvivel däri, att de föreskrifter, som reglera detta ämne, äro jämförelsevis svåröverskådliga och att en sammanfattande redogörelse för fordonsägarnas förpliktelser i dessa avseenden hittills icke tillhandahållits genom det allmännas försorg. Med hänsyn härtill finner jag i likhet med utredningen såväl ur förvaltningens som ur allmänhetens synpunkt lämpligt, att statsverket genom tillhandahållande av formulär jämte erforderliga anvisningar för allmänheten underlättar iakttagandet av gällande bestämmelser om bilregistrering och därigenom även främjar en minskning av det arbete, som i samband med granskning av inkommande handlingar ankommer på registreringsmyndigheterna. De farhågor, som av vissa länsstyrelser uttalats för att en bestämmelse i nyss angivna syfte skulle komma att för länsstyrelserna skapa en alltför stor arbetsbörda, äro enligt min mening icke tillräckligt grundade. I varje fall synes det besvär, som härigenom kan komma att förorsakas, bliva mindre än den arbetsbörda, som felaktiga eller ofullständiga ansökningshandlingar för närvarande föranleda. Någon arbetsbesparing för länsstyrelserna anser jag icke heller kunna vinnas ge-

*Departements-
chefen.*

nom att, såsom en länsstyrelse ifrågasatt, i stället för formulär med anvisningar tillhandahålla endast anvisningar.

Huruvida för nu ifrågavarande ändamål möjligen, såsom i vissa ytt-randen ifrågasatts, något exemplar av besiktningsinstrumenten (typintygen) kan tagas i anspråk, synes mig ovisst. Innehållet av de exemplar, som äro avsedda för länsregistret och centralregistret, bör helst begränsas till vad som ur dessa myndigheters synpunkt är erforderligt; uppgifter, som tillhöra ansökningsförfarandet, böra därför icke ingå i detsamma. Att taga i anspråk det exemplar, som är avsett att återställas till fordonsägaren, synes mindre lämpligt ur den synpunkten, att länsstyrelserna därigenom skulle komma att framdeles sakna tillgång till ansökningshandlingen, vars innehåll för något ändamål kan behöva kontrolleras. På detta stadium lär det emellertid icke vara nödvändigt att taga slutlig ställning till nu ifrågavarande spørsmål, vars prövning torde få ankomma på Kungl. Maj:t i samband med utfärdande av bestämmelser i ämnet.

Vad angår frågan om skyldighet för länsstyrelserna att kostnadsfritt med posten översända handlingar i registreringsärenden till sådana sökande, som icke uttryckligen begärt kommissionärs medverkan, må erinras, att utredningen i detta avseende icke framlagt något förslag, avsett att i detta sammanhang förverkligas, utan begränsat sig till ett uttalande om önskvärdheten av åtgärder i detta syfte. Då enligt min mening detta spørsmål lämpligen bör upptagas till behandling i ett större sammanhang, anser jag mig icke behöva här närmare ingå på detsamma.

Ifrågasatt slopande eller sammanförande av avgifter i registreringsärenden.

Utredningens förslag. I bilregistreringsärenden förekomma nu avgifter av — bortsett från kommissionärsarvode — tre skilda slag: fordonsskatt, registreringsavgift och stämpelavgift. Oenheligheten i det rådande avgiftssystemet är särskilt påfallande i ärenden angående första registrering av (skattepliktigt) fordon, där sökanden ofta har att samtidigt erlagga alla tre slagen av avgifter. Utredningen framhåller, att denna avgiftsplittring medför avsevärt merarbete i olika hänseenden särskilt för länsstyrelserna. Utredningen har därför närmare undersökt möjligheterna av att förenkla gällande system genom avgifters slopande eller sammanförande med varandra. Därvid har emellertid framgått, att dessa möjligheter i allt fall i nuvarande läge äro praktiskt sett synnerligen begränsade. Endast i ett avseende har utredningen ansett sig kunna framlägga förslag till förenkling av avgiftssystemet. Utredningen förordar sålunda, att registreringsavgifter i anmälningsärenden borttagas och att i stället den avgift, som skall erläggas i samband med ingivande av ansökan om registrering av fordon, höjes, för bil från nuvarande 15 kronor till 25 kronor, för tyngre motorcyklar och för släpfordon från 5 till 10 kronor och för lättviktsmotorcyklar från 2 till 5 kronor. Avgiften för registrering av fordon i annat län än där registrering förut skett föreslås emellertid skola bibehållas vid nu föreskrivna belopp för första registrering.

Utlåtanden. Vissa länsstyrelser hava framfört erinringar mot utredningens förslag på förevarande punkt. Av de därvid gjorda uttalandena må följande återgivvas:

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser sig icke obetingat kunna tillstyrka den föreslagna höjningen av avgiften för första registreringen. Då avgiften avser att täcka kostnader för nämnda registrering, bör en höjning av avgiften ej utan tvingande skäl ske, om denna under nuvarande förhållanden täcker kostnaden för registreringen. Önskemålet att åstadkomma förenkling torde icke i och för sig vara tillräckligt motiv för avsteg från allmänt vedertagna grundsatser. Vid bibehållande av de särskilda registreringsavgifterna kan man knappast räkna med några olägenheter för allmänheten, som ju enligt anvisningar å tillämnade blankettformulär erhåller uppgift om att sådan avgift skall gäldas. Ej heller väntas för länsstyrelsens del någon nämnvärd arbetsbesparing uppkomma enligt vad företagen undersökning givit vid handen.

Även *länsstyrelsen i Hallands län* är obenägen biträda utredningsmännens förslag i förevarande del. Länsstyrelsen anser det nämligen oriktigt att låta förste ägaren av fordonet bestrida samtliga nu föreskrivna avgifter för olika slag av anmälningar till bilregistret rörande detsamma.

Utän att ingå på frågan, huruvida anmälningsavgifterna lämpligen böra ersättas med en högre avgift vid första registreringen, håller *länsstyrelsen i Kopparbergs län* för troligt, att statsverket genom en sådan anordning skulle få vidkännas viss inkomstminskning. Av bilregistret framgår, att ett anmärkningsvärt stort antal automobiler varit föremål för anmälningar mer än två gånger (genom avgiftens höjande från 15 till 25 kronor inarbetas så att säga avgiften för två avgiftsbelagda anmälningar i registreringsavgiften). Därest dock en eventuell inkomstminskning icke anses böra tillmätas avgörande betydelse i frågan, vill länsstyrelsen ansluta sig till de sakkunnigas förslag. För länsstyrelsernas del komme förslaget genomförande att medföra viss lättnad i bokföringsarbetet. Vidare torde man hava anledning förvänta, att allmänheten komme att fullgöra sin anmälningskyldighet i större omfattning, vilket i sin tur skulle bespara länsstyrelserna en stor del utredningar och förelägganden. Ur det allmännas synpunkt synes icke skäl föreligga för att, såsom de sakkunniga föreslagit, avgiften, i det fall ett förut registrerat fordon registreras i annat län, skall vara mindre än vid nyregistrering. Länsstyrelsernas arbete med dessa ärenden är praktiskt taget lika. De kostnader, som äro förknippade med registreringsväsendet, synas länsstyrelsen vara så ringa i förhållande till de övriga utgifter, som innehavet av ett motorfordon medför, att en höjning eller sänkning av registreringsavgiften med 5 eller 10 kronor icke ur allmänhetens synpunkt torde få tillmätas större betydelse.

Länsstyrelsen i Västmanlands län: Enligt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen skall ägare av registrerat fordon vid ansökan om avregistrering erlägga särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader, vilken avgift skall av länsstyrelsen redovisas lika med registreringsavgift. Ifrågavarande bestämmelse har emellertid genom förordning den 31 oktober 1939 tillsvidare satts ur kraft. Därest ifrågavarande avgift definitivt borttages, finner sig länsstyrelsen icke kunna tillstyrka utredningens förslag i denna del. En sådan ändring skulle nämligen enligt länsstyrelsens uppfattning medföra, att antalet tillfälliga avregistreringar komme att avsevärt öka även under normala förhållanden. Ehuru i förslaget intet härom utsäges, är det föga troligt, att den föreslagna ökningen av avgifterna för nyregistreringar skulle kunna täcka såväl den skatt, som härigenom går förlorad, som kostnaderna för det merarbete, som komme att åsamkas länsstyrelserna som följd av dessa säsongbetonade av- och återregistreringar.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län ifrågasätter, huruvida det är lämpligt att helt slopa avgifterna för anmälan om övergång av äganderätt. Dylika anmälningar torde, framhåller länsstyrelsen, ej sällan ske av mindre legitima anledningar — t. ex. i syfte att söka undgå utmätning — utan att någon övergång av äganderätten i realiteten skett. Förfaranden av denna art underlättas givetvis ytterligare, om de bli avgiftsfria. Av angivna skäl och även för rättvisare belastning av bilägarna synes det lämpligare, att en enhetlig avgift för varje äganderättsanmälan införes, oavsett om den sker i samband med bilens registrering. Avgiften bör enligt länsstyrelsens mening avpassas så, att stämpelavgiften för beviset å besiktningsinstrumentet kan slopas.

K. A. K. ansluter sig till utredningens kritik av nu rådande bestämmelser beträffande avgifter i registreringsärenden och tillstyrker förslaget om slopande av samtliga avgifter utom den, som erlägges i samband med första registreringen av fordon. Då staten redan med nu gällande bestämmelser under normala förhållanden erhåller en avsevärd nettoinkomst å dessa avgifter, anser emellertid klubben någon höjning av avgiften för första registreringen knappast vara motiverad, även om övriga avgifter slopas.

Liknande synpunkter anföras av *Automobilindustrikommittén*, som emellertid föreslår, att nuvarande registreringsavgifter bibehållas oförändrade.

I övriga utlåtanden har utredningens förslag i förevarande del lämnats utan erinran.

*Departements-
chefen.*

Frågan, huruvida det vore lämpligt och möjligt att genom höjning av avgiften för första registrering slopa avgifterna för följande registreringar eller anmälningar och därigenom åstadkomma en förenkling av statsverkets bokföring av desamma, har — såsom utredningen jämväl erinrat — dryftats tidigare. 1934 års vägtrafiksakkunniga avvisade på sin tid tanken på en dylik kumulering av registreringsavgifterna under hänvisning till att det finge anses mindre riktigt att genom höjning av avgiften för första registrering belasta fordonets förste ägare med nu föreskrivna avgifter för anmälan om äganderättens övergång m. m. Till denna uppfattning vill jag för min del ansluta mig. Principiellt böra enligt min mening avgifter för åtgärder av ifrågavarande slag bäras av dem, som förorsaka desamma; den omständigheten att statsverket måhända kan genom en förenkling av uppbördsförfarandet göra en besparing, som i så fall sker på förste ägarens bekostnad, kan enligt min mening icke utgöra tillräckligt skäl för ett frångående av nämnda princip. På sätt av vissa länsstyrelser anförts, kan det befaras, att en tillämpning av det av utredningen föreslagna förfarandet skulle leda till en ökning i antalet tillfälliga avregistreringar, varigenom icke allenast statsverkets inkomster av bilskatten skulle nedgå utan även arbetet å bilregisteravdelningarna liksom kostnaderna därför stegras. Med hänsyn till vad sålunda anförts har jag funnit utredningens förslag i nu förevarande del icke böra föranleda någon åtgärd.

Centralregistrets förläggning.

Utredningens förslag. Centralregistret bör enligt utredningens mening anslutas till och handhas av en statsinstitution, vars arbetsuppgifter äro jämförbara med dem, vilka skola ankomma på registret, och som såvitt möj-

ligt även har tillgång till sådana maskiner, som erfordras för den statistiska bearbetningen, och erfarenhet av dylika maskiners handhavande. Härigenom bör enligt utredningen ernås en effektivare och billigare organisation än om registret göres till en fristående institution. Ur nämnda synpunkter hava närmast antingen det militära centralregistret eller statistiska centralbyrån ansetts böra ifrågakomma. Efter undersökning såväl huru det med centralregistrets uppläggning förenade arbetet lämpligen bör organiseras som huru det löpande arbetet vid detsamma bör tänkas fortgå, har utredningen ansett registrets anslutning till statistiska centralbyrån ur båda dessa synpunkter vara att föredraga. Denna anslutning ställer sig jämväl billigare och ger enligt utredningens mening större trygghet för att registret under kritiska perioder må kunna fylla de uppgifter, för vilka det avsetts, än vad dess anslutning till det militära centralregistret skulle innebära.

Ur kostnadssynpunkt uppkommer, därest centralregistret förlägges till militärregistret, enligt utredningens beräkningar en ökning såväl av utgifterna för ledningen av registret som av den årliga maskinkostnaden och med hänsyn till ordnandet av lokalfrågan. Skillnaden utgöres dels av särskild ersättning åt ledningen av militärregistret och dels av maskinkostnad, 1,200 kronor per år. För iordningställande av lokaler hos det militära fordonsregistret kräves därjämte en engångsutgift av cirka 10,000 kronor, som icke erfordras vid registrets förläggning till statistiska centralbyrån.

Mot utredningens förslag i nu förevarande del har en av utredningsmännen, länsbesiktningsmannen, major *C. W. Elliot*, reserverat sig. Reservanten har ansett, att det för bedömande av de inkomna uppgifterna är nödvändigt att hava viss allmän och teknisk kännedom om motorfordon. Då vidare ett nyttiggörande av de i registret befintliga uppgifterna i många fall måste förutsätta, att vederbörande icke endast har statistisk förmåga utan därjämte intim kännedom om och kontakt med tekniska omständigheter och trafikförhållanden, anser reservanten, att det föreslagna centralregistret bör anknytas antingen till det militära fordonsregistret eller till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utlåtanden. I flertalet avgivna utlåtanden har utredningens förslag i nu angiven del tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Ur de tillstyrkande utlåtandena må följande återgivas:

Statistiska centralbyrån understryker, att en förläggning av centralregistret till centralbyrån skulle, såsom utredningen närmare framhållit, ur kostnadssynpunkt vara till fördel för registret men även för centralbyrån, och ämbetsverket har därför ingenting att erinra emot utredningens förslag i detta hänseende. Bland fördelarna av en sådan förläggning nämner byrån, att statistikmaskinernas kapacitet bättre kan tillvaratagas, när, såsom här uppenbarligen blir fallet, det löpande behovet av maskinell bearbetning för såväl registrets som centralbyråns vidkommande kommer att förete en del temporära växlingar. Vidare tillkommer, att centralregistrets primäruppgifter i olika avscenden torde kunna komma till nytta vid den statistik över vägtrafikolyckor, som det åligger centralbyrån att utarbета.

Trafikkommissionen förklarar sig ense med bilregisterutredningen därom, att en förläggning i anslutning till statistiska centralbyrån ur skilda

synpunkter torde innebära den bästa lösningen. De erfarenheter, som redan vunnits i fråga om det militära fordonsregistret, utvisa enligt kommissionens mening, att det icke torde vara lämpligt, att det civila centralregistret anknyses till det militära registret.

Även länsstyrelsen i Hallands län förklarar sig anse, att utredningens förslag är att föredraga framför det av reservanten förordade, då enligt länsstyrelsens mening någon större teknisk kännedom om motorfordon överhuvud taget icke torde vara erforderlig vid handhavandet av det centrala registret med dess så gott som uteslutande till statistiska uppgifter begränsade arbetsområde. I likhet med utredningen förutsätter dock länsstyrelsen, att intim samverkan mellan det civila och militära centralregistret upprätthålles.

Jämväl statskontoret tillstyrker, att centralregistret förläggas till statistiska centralbyrån.

Överståthållarämbetet samt länsstyrelsen i Kronobergs län förorda emellertid registrets förläggning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till stöd härför framhålles av överståthållarämbetet, att det måste anses förmånligt, om registret kan anförtros central myndighet, som redan verkar och besitter erfarenhet inom motorfordonsväsendet. Att här inkoppla ytterligare en myndighet vid sidan av de tre — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd och statens trafikkommission — vilka nu centralt handlägga frågor om motorfordon, är icke eftersträfvansvärt.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser, att man icke torde kunna helt bortse från frågan, i vilken omfattning det centrala organet skall utrustas med självständigt initiativ för undersökningar rörande motorfordonsbeståndet. Även om sådant initiativ för närvarande icke kan anses vara erforderligt, förefaller det länsstyrelsen dock lämpligt att räkna därmed för uppgifter inom en kanske icke allt för avlägsen framtid. Ur denna synpunkt synes det önskvärt, att det centrala registret anknyses till en myndighet, som besitter teoretisk och praktisk kännedom om motorfordon och trafikförhållanden. Härvid torde enligt länsstyrelsens mening i första hand böra komma ifråga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

K. A. K. och Automobilindustrikommittén förorda, att centralregistret anknyses till det militära registret. Till stöd härför anföres huvudsakligen:

För att centralregistret skall kunna fylla sin funktion synes i första hand böra krävas, att ledningen av detsamma utövas av en med motorfordon väl förtrogen person eller institution. Den av utredningen föreslagna organisationen med endast kvinnliga befattningshavare inom statistiska centralbyrån jämte en manlig tjänsteman, som utan särskilt arvode skulle hava överinseendet över registret, torde icke fylla ens blygsamma anspråk i detta avseende. Då härjämte centralregistrets tillkomst torde vara motiverad främst av militära skäl, synes icke heller statistiska centralbyrån på ett tillfredsställande sätt kunna väntas omhänderha registret, såvitt icke jämväl militär personal avdelas för att få till stånd ett samarbete mellan det militära och det civila registret. Då, enligt vad som framgår av betänkan- det, en kombination mellan de båda registren är möjlig, anse organisationerna centralregistret böra anknytas till det militära registret.

Departements-
chefen.

Vid sidan av det förslag om centralregistrets förläggning till statistiska centralbyrån, som framförts av utredningen, hava i de avgivna utlåtandena vissa uttalanden gjorts med hemställan om registrets anknytning antingen till

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller till militärregistret. Varken nämnda styrelse eller militärregistrets chefsmyndighet, arméförvaltningens tygdepartement, har emellertid i detta avseende påyrkat någon ändring av utredningens förslag.

Vad den ifrågasatta förläggningen av registret till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angår, må till en början erinras, att densamma skulle komma att innebära, att på styrelsen, som redan förut är hårt arbetstyngd, skulle läggas en i fråga om såväl arbetsmetoder som arbetsmateriel för densamma främmande uppgift. Denna uppgift skulle icke kunna lösas utan nyuppsättning av maskiner och övrig materiel och sannolikt icke heller utan nyrekrytering av för densamma erforderlig personal, vilket både ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till angelägenheten att snabbt kunna bringa registret i funktion skulle ställa sig oförmånligt.

En förläggning av centralregistret i anslutning till militärregistret skulle, såsom av den gjorda utredningen framgår, ställa sig kostsammare än dess anknytning till statistiska centralbyrån. Jämväl vissa organisatoriska svårigheter skulle uppstå. I det förra avseendet må nämnas, att engångskostnaderna med ett belopp av 10,000 kronor och de årliga kostnaderna med dels 1,200 kronor och dels ett belopp, svarande mot vad som skulle utgå såsom särskild ersättning till ledningen av militärregistret, skulle komma att överstiga motsvarande kostnader vid registrets anknytning till statistiska centralbyrån. Ur organisatorisk synpunkt har man, om centralregistret förlägges till militärregistret, att räkna med risken av att under en prekär situation, då såväl militärregistrets som det civila registrets fulla kapacitet måste tagas i anspråk, de civila uppgifterna bliva ställda tillbaka för de militära, vilket, såsom utredningen framhållit, skulle innebära, att det civila registret sattes ur stånd att fylla sina uppgifter just i det ögonblick, då dess funktion som bäst behövdes.

På grund av vad nu anförts och med hänsyn jämväl till den motivering i övrigt, som av utredningen förebragts till stöd för dess förslag i här förevarande del, har jag icke funnit skäl att frångå förslaget i nämnda avseende.

Engångskostnader för övergång till den föreslagna organisationen.

a) Besiktningsmännen.

Utredningens förslag. Utredningen föreslår, att bilbesiktningsmännen i samband med övergång till den nya organisationen erhålla bidrag efter vissa grunder till kostnaden för anskaffande av skrivmaskiner. Härom anføres i betänkandet följande:

Av vad tidigare anförts framgår, att de besiktningsinstrument eller typintyg, som äro avsedda att fogas vid ansökan om första registrering eller omregistrering, skola utskrivas i huvudexemplar med två genomslagskopior.

Det synes uppenbart, att ifrågavarande handlingar böra, till den del de icke äro tryckta, utskrivas med skrivmaskin och icke för hand. Bestämmelse härom torde i vederbörlig ordning böra meddelas.

Tillämpningen av en sådan bestämmelse torde icke komma att medföra svårigheter, såvitt utfärdandet av typintyg angår. Dessa tillhandahållas nämligen genom fabrikanternas och bilhandlarnas försorg och äro redan under nuvarande förhållandena tryckta med undantag allenast av datering och underskrift.

Annorlunda förhåller det sig i detta avseende i fråga om utfärdandet av besiktningssinstrument. Besiktningssmännen äro för närvarande icke skyldiga att hava skrivmaskin. Skulle de på grund av nyss angivna föreskrift nödgas anskaffa sådan, torde de därför böra erhålla bidrag till täckande av anskaffningskostnaden.

Principiellt skulle ett sådant bidrag icke innebära någon nyhet. Enligt 25 § Kungl. Maj:ts instruktion för besiktningssmän den 23 oktober 1936 (nr 564) äger nämligen besiktningssman, som tillika är bilägare, att såsom bidrag till täckande av kostnaderna för hållande av automobil av statsverket uppbära ett belopp, motsvarande 15 procent av i tjänsten under året influtna förrättningsavgifter, dock högst 900 kronor.

För nu ifrågavarande ändamål synes emellertid statsverkets bidrag procentuellt böra sättas högre än i nyss anförda fall. Utredningen vill för sin del förorda, att detsamma bestämmes till 50 procent av anskaffningskostnaden, dock högst 300 kronor. För anskaffning av skrivmaskiner till rikets 63 besiktningssmän skulle i enlighet härmed erfordras ett anslag av omkring 18,000 kronor. Besiktningssmän, som vid tidpunkten för organisationens ikraftträdande redan inneha skrivmaskin, torde därvid i fråga om rätt till bidrag icke böra ställas i sämre läge än sådana, som icke dessförinnan skaffat sig dylik. Däremot synes rätt till bidrag icke böra tillkomma besiktningssmän, som tillträda sin tjänst efter ikraftträdandet av den nu föreslagna organisationen, då det nämligen står dem fritt att avgöra, huruvida de vilja tillträda tjänsten under förutsättning att ikläda sig ifrågavarande kostnad eller icke. Villkor för bidrags åtnjutande torde i övrigt böra bestämmas av Kungl. Maj:t.

Utlåtanden. Utredningens förslag i nu förevarande del har föranlett följande yttranden:

Länsstyrelsen i Skaraborgs län: Den omständigheten, att besiktningssinstrument skall utskrivas i tre i stället för två exemplar, torde uppenbarligen icke kunna föranleda därtill, att besiktningssmännen skola av statsverket hållas med skrivmaskin. Den av utredningen föreslagna anordningen förutsätter besiktningssinstrumentens utskrivande på maskin och såsom följd därav kostnadsfritt tillhandahållande av skrivmaskiner åt besiktningssmännen, något som emellertid enligt länsstyrelsens mening måste anses betänkligt såväl ur kostnadssynpunkt som med hänsyn till att utskrivandet av besiktningssinstrument endast utgör en mindre detalj av besiktningssmännens kontorsarbete.

Statskontoret anser tillräckliga skäl icke föreligga att tillerkänna bilbesiktningssmännen bidrag till anskaffande av skrivmaskiner.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län åberopar ett av vederbörande besiktningssman avgivet utlåtande, vari ifrågasatts, att den av utredningen föreslagna engångsersättningen skulle ersättas med ett årligt bidrag av 100 kronor.

Bilbesiktningssmännens förening: Med hänsyn till att nu använda blanketter avses skola ersättas av kort vill föreningen meddela, att densamma, såväl som de enskilda besiktningssmännen, innehar ett betydande lager av nu gällande blankettyper. Om därför icke viss övergångstid medgives, synes rimligt, att ersättning för innehav av blanketter tillerkännes såväl föreningen som besiktningssmännen.

Ett genomförande av den i det föregående i sina huvuddrag angivna organisationen förutsätter, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, bland annat, att besiktningsinstrumenten av besiktningsmännen utskrivs i tre exemplar på skrivmaskin, vilken för ändamålet måste vara av tillräckligt god kvalitet. Till säkerställande av tillgång hos besiktningsmännen av dylika maskiner har utredningen föreslagit, att besiktningsmännen skulle enligt grunder, som skulle närmare bestämmas av Kungl. Maj:t, erhålla bidrag med 50 procent av anskaffningskostnaden, dock högst 300 kronor.

I likhet med statskontoret och länsstyrelsen i Skaraborgs län finner jag ett generellt bidrag i den form, utredningen förutsatt, knappast erforderligt eller lämpligt. Av billighetsskäl synes mig dock möjlighet böra hållas öppen att i särskilda fall bereda besiktningsman dylikt bidrag, varvid jag förutsätter, att bidrag icke må utgå i annat fall än där vederbörande visat sig hava för nu ifrågavarande ändamål måst efter den 1 juli 1942 ikläda sig utgift för anskaffande av skrivmaskin. Åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde kunna uppdragas att på ansökan bestämma om rätt till dylikt bidrag i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelade direktiv. Bidragets storlek torde icke böra överstiga vad i utredningens förslag angivits.

Vad angår den av bilbesiktningsmännens förening gjorda framställningen om ersättning av statsmedel till föreningen och besiktningsmännen för innehav av blanketter, anser jag billighetsskäl tala för att sådan ersättning beviljas, i den mån så kan anses motiverat med hänsyn till storleken av den på vederbörande belöpande kostnaden. Det synes böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela närmare föreskrifter i ämnet.

För här ifrågavarande bidrag och ersättningar lär icke behöva beräknas högre belopp än sammanlagt 10,000 kronor.

b) Länsstyrelserna.

Det arbete, som i samband med övergången till det föreslagna kortregister-systemet ankommer på länsstyrelserna, kommer huvudsakligen att gå ut på att från de nu befintliga bilregistren och beredskapsförteckningarna överföra uppgifter angående fordonsbeståndet till registerkort samt att i samband därmed tillhandahålla centralregistret kopior av registerkortet, i den mån arbetet fortskrider. Av registerkortet över lättviktsmotorcyklar skulle emellertid någon kopia icke göras, då nämligen uppgifter angående dessa fordon icke torde vara behövlige i det centrala registret.

I fråga om den omfattning, i vilken överförande av uppgifter angående det nuvarande fordonsbeståndet till registerkort bör ske, hava, såsom i det föregående angivits, olika meningar gjort sig gällande. Enligt utredningens förslag skulle uppgifter angående de fordon, som äro intagna i beredskapsförteckning, icke överföras till kortregister omedelbart utan allenast i den mån dessa fordon genom nyregistrering återföras till bilregistret. Häremot har från vissa håll gjorts gällande, att även uppgifter angående de fordon, som finnas

intagna i beredskapsförteckning, borde omedelbart överföras till registerkort, åtminstone såvitt avser beståndet av lastbilar, omnibussar och släpfordon.

Kostnaderna för utförandet av ifrågavarande arbete i den omfattning, som angives i utredningens förslag, beräknas av utredningen till följande belopp:

	Kronor.
Tillfällig arbetspersonal hos länsstyrelserna	16,500
Tillfällig förhyrning av skrivmaskiner	2,000
Registerkort m. m.	6,300
Kortfackskåp av stål	7,000
	Summa kronor 31,800.

Med erforderlig avrundning och tillägg för oförutsedda utgifter har utredningen upptagit kostnaden till 35,000 kronor.

Departements-
chefen.

Såsom förut framhållits, anser jag det böra övervägas, huruvida icke uppgifter angående det fordonsbestånd, som för närvarande redovisas i beredskapsförteckning, bör, åtminstone såvitt avser omnibussar, lastbilar och släpfordon, överföras till registerkort i snabbare takt än vad utredningen räknat med. En viss höjning av de av utredningen beräknade kostnaderna för tillfällig arbetspersonal samt för tillfällig förhyrning av skrivmaskiner skulle på grund härav kunna ifrågasättas. Emellertid har jag ansett en omräkning av nämnda poster icke erforderlig med hänsyn till att det anslag, i vilket nu beräknade kostnader komma att ingå, enligt min mening bör få karaktär av förslagsanslag.

c) Centralregistret.

Utredningens förslag. Centralregistrets upprättande kommer att innefatta huvudsakligen följande till statistiska centralbyrån förlagda arbetsmoment, nämligen:

1) komplettering av de från länsstyrelserna översända registerkorten med kodbeteckning i siffror;

2) instansning i erforderlig utsträckning på hålkort av de på registerkorten förekommande uppgifterna;

3) verkställande av statistisk inventering av uppgiftsmaterialet samt uppgörande av tabeller angivande utgångsläget vid registrets tillkomst i fråga om fordon av olika slag.

Vid beräkning av kostnaderna för ifrågavarande arbeten har utredningen räknat med två olika alternativ. Det förra avser kostnaderna, därest i centralregistret skulle till hålkort överföras uppgifter rörande samtliga i länsstyrelsernas bilregister upptagna fordon med undantag av lättviktsmotorcyklar. Det senare alternativet åsyftar kostnaderna, därest i centralregistret skulle till hålkort överföras uppgifter endast i fråga om lastbilar, omnibussar och släpfordon.

Kostnaderna enligt båda dessa alternativ skulle enligt utredningens beräkningar ställa sig som följer:

	Alt. I. Kronor	Alt. II. Kronor.
Kodarbete	3,700	2,400
Stansning	3,200	1,900
Maskinkostnad	2,600	1,000
Hålkort	1,000	600
Skåp	6,500	5,500
Statistisk inventering	3,500	2,500
Oförutsedda utgifter m. m.	9,000	9,000
	Summa 29,500	22,900
	eller i avrundat tal 30,000	23,000

För egen del har utredningen förordat alternativ I.

Utlåtanden. *Statistiska centralbyrån* har erinrat, att för arbetet med uppläggningsregistret en kvalificerad arbetskraft under någon tid syntes behöva frigöras från det löpande arbetet inom centralbyrån. Till centralbyråns kostnader för denna arbetskrafts ersättande anser centralbyrån ett belopp av högst 1,000 kronor böra beräknas.

I övrigt har utredningens förslag i de avgivna utlåtandena lämnats utan erinran.

I likhet med utredningen anser jag kostnaden för ifrågavarande arbete böra beräknas enligt det förstnämnda alternativet. Det för detta alternativ beräknade beloppet, 30,000 kronor, synes mig emellertid kunna täcka även den kostnad av högst 1,000 kronor, som kan komma att erfordras för att under tiden för registrets uppläggning kunna utnyttja en eljest med centralbyråns löpande arbete sysselsatt kvalificerad arbetskraft. *Departements-
chefen.*

Det må erinras, att det under alternativ I angivna beloppet icke torde vara tillräckligt för att inom statistiska centralbyrån till hålkort överföra uppgifter även angående det fordonsbestånd, som för närvarande upptages i beredskapsförteckningarna. Skulle Kungl. Maj:t finna omständigheterna påkalla överförande till hålkortsregistret helt eller delvis även av sistnämnda fordonsbestånd, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i erforderlig utsträckning överskrida det för nu angivna ändamål beräknade kostnadsbeloppet.

De årliga kostnaderna för den föreslagna organisationen.

Utredningens förslag. De av bilregisterutredningen beräknade årliga kostnaderna för den nya organisationen fördela sig *dels* på ökade expenskostnader för bilbesiktningsmännen och länsstyrelserna, *dels ock* på ökade personal- och expenskostnader för centralregistrets handhavande inom statistiska centralbyrån.

I förstnämnda hänseende beräknar utredningen 3,000 kronor för tillhandahållande åt besiktningsmännen av blanketter till registerkort med tillhörande kuvert och 5,000 kronor för tillhandahållande åt länsstyrelserna av vissa standardformulär samt för allmänheten avsedda blanketter till ansökningar och anmälningar i bilregistreringsärenden.

I fråga om kostnaderna för registrets handhavande inom statistiska centralbyrån anför utredningen:

Till grund för utredningens beräkningar av de årliga kostnaderna för det centrala bilregistret har legat en inom statistiska centralbyrån upprättad promemoria.

I enlighet med denna har utredningen utgått från att arbetet vid registret skulle stå under överinseende av någon högre tjänsteman hos statistiska centralbyrån. Tillsynen över arbetet skulle tillhöra dennes tjänstäligganden utan att särskild ersättning därför skulle utgå. Skulle centralregistrets arbete bli mera omfattande och följaktligen tillsynen över arbetet mera krävande än vad nu kan förutses, synes emellertid frågan om särskilt arvode till ifrågavarande tjänsteman böra bli föremål för övervägande.

Den omedelbara ledningen av arbetet vid centralregistret bör enligt utredningens mening anföras åt en kvinnlig befattningshavare. Med hänsyn till att innehavaren av denna befattning bör äga en genom praktiskt statistiskt arbete förvärvad förmåga att på egen hand planlägga och utföra smärre statistiska sammanställningar ävensom dokumenterad erfarenhet beträffande den maskinella arbetsmetodens teknik, synes tjänsten icke böra placeras lägre än i lönegrad 11 i löneplan Eo i civila icke-ordinariereglementet. Denna löneställning motsvarar i ortsgrupp I en årslön av 4,209 kronor, varå för närvarande utgår tillägg med tillhoppa 1,136 kronor. Sammanlagda löneförmånerna för denna befattningshavare skulle alltså uppgå till 5,345 kronor.

För arbetets behöriga skötsel torde i övrigt erfordras 4 kvinnliga biträden, varav ett för stans- och ett för kontrollstansmaskinen, ett för sorteringsmaskinen samt ett för in- och uttagning av kort ur registret. Skulle i centralregistret på Hollerithkort överföras uppgifter angående samtliga i länsstyrelsernas bilregister intagna fordon, med undantag av lättviktsmotorcyklar, torde erfordras ytterligare åtminstone ett biträde.

Ifrågavarande personal beräknas kunna ombesörja även övriga förekommande göromål, såsom skötseln av det utav insända kopior av registerkort bildade kortregistret, skriftväxling med uppgiftsmyndigheter m. fl., expediering av telefonsamtal m. m.

Av förenämnda biträden bör ett besitta statistisk vana och närmare förtrogenhet med Hollerithsystemet. Denna befattningshavare torde därför böra placeras åtminstone i lönegrad Eo 4. De årliga löneförmånerna skulle i sådan händelse utgöra, i ortsgrupp I, 2,922 kronor jämte tillägg, som enligt nu gällande grunder uppgå till 789 kronor, eller sammanlagt 3,711 kronor.

Övriga tre, respektive fyra befattningshavare synas böra placeras i lönegrad 2 i nämnda löneplan. Löneförmånerna skulle därvid, i ortsgrupp I, utgöra 2,562 kronor jämte tillägg, för närvarande uppgående till 692 kronor, eller tillhoppa 3,254 kronor för varje befattningshavare.

Maskinkostnaderna torde kunna begränsas till hyra för en sorteringsmaskin. Efter nuvarande dollarkurs utgör denna hyra omkring 2,500 kronor för år. Visserligen har ifrågasatts, huruvida icke två dylika maskiner skulle bli erforderliga, men utredningen anser, att — åtminstone intill dess närmare erfarenhet vunnits i fråga om arbetets omfattning — hyra bör beräknas för allenast en sådan maskin, särskilt som det torde vara möjligt att

vid tillfälligt förekommande särskilt stark belastning utnyttja de sorteringsmaskiner, som finnas tillgängliga på andra håll inom statsförvaltningen.

Övriga årliga kostnader torde böra beräknas till 2,000 kronor, innefattande kostnader för hålkort, telefon, elektrisk ström samt övriga expenser.

Hyreskostnaden för lokaler åt det centrala bilregistret torde i vanlig ordning böra redovisas å statens allmänna fastighetsfond.

De sammanlagda årliga kostnaderna hava sålunda — under den av utredningen förordade förutsättningen att inom centralregistret överföras till hålkort samtliga i länsstyrelsernas bilregister upptagna fordon utom lättviktsmotorcyklar — beräknats till $(3,000 + 5,000 + 5,345 + 3,711 + 13,016 + 2,500 + 2,000 =) 34,572$ eller i avrundat tal 35,000 kronor.

Utlåtanden. *Statistiska centralbyrån* erinrar, att det ur kostnadssynpunkt är vanskligast att beräkna det anslagsbehov, som är förknippat med de statistiska bearbetningar, som periodiskt komma att företagas och som till tidpunkt, antal och omfattning bli beroende av det dagsaktuella läget. Centralbyrån har ingenting att erinra emot att utgifterna härför förslagsvis upptagas på sätt, som skett i betänkandet, men förutsätter, att särskilda medel komma att anvisas för det fall, att inventeringarna av detta slag få en större omfattning.

Statskontoret har med hänsyn till ovissheten, huruvida det tilltänkta centralregistret komme att bibehållas för framtiden, och i avsaknad av erfarenhet rörande behovet av personal för de löpande uppgifterna vid registret ifrågasatt, huruvida icke lön åt förenämnda kontors- och skrivbiträden vid statistiska centralbyrån till en början borde beräknas endast enligt löneplanen för extra tjänstemän. I övrigt hava utredningens kostnadsberäkningar icke föranlett erinran från statskontorets sida.

Vidkommande frågan om den medelstitel, som bör tagas i anspråk för bestridande av i detta sammanhang ifrågavarande kostnader, föreslår statskontoret, att samtliga utgifter för budgetåret 1942/43 bestridas från det förslagsanslag till registrering av motorfordon, som torde komma att uppföras å riksstaten för nämnda budgetår under sjätte huvudtiteln, samt att därefter utgifterna för de blanketter, kuvert och formulär, som skola tillhandahållas besiktningsmännen och länsstyrelserna, avföras från sagda förslagsanslag, medan för statistiska centralbyråns utgifter till avlöningar och omkostnader torde böra avses medel å centralbyråns avlönings-, respektive omkostnadsanslag.

De av bilregisterutredningen gjorda beräkningarna angående årliga utgifter för den föreslagna organisationen hava från min sida icke givit anledning till erinran. I likhet med statskontoret förutsätter jag, att lön till de kontors- och skrivbiträden vid statistiska centralbyrån, som komma att anställas för centralregistrets skötande, till en början beräknas endast enligt löneplanen för extra tjänstemän. Den minskning i medelsbehovet, som härav för-
Departements-
chefen.
anledes, läser ej behöva påverka anslagsberäkningen.

Med hänsyn till den tid, som beräknas åtgå för arbetena med centralregistrets uppläggande, behöva medel till de löpande kostnaderna för registrets handhavande under nästa budgetår beräknas endast för senare hälften av budgetåret.

Vad angår den utgiftstitel, under vilken för nu ifrågavarande ändamål erforderliga anslag böra anvisas, är jag ense med statskontoret därom, att, såvitt avser budgetåret 1942/43, samtliga utgifter böra bestridas från det under sjätte huvudtiteln uppförda förslagsanslaget till registrering av motorfordon, vilket för ändamålet torde av Kungl. Maj:t få disponeras enligt de grunder, som i det föregående angivits. För efterföljande budgetår torde utgifterna för den nya organisationen böra fördelas dels på detta anslag, dels ock på statistiska centralbyråns anslag för avlöningar och omkostnader på sätt statskontoret närmare angivit. Under anslaget till registrering av motorfordon torde därvid böra inräknas medel jämväl för vissa blankettkostnader för besiktningsmännen, som för närvarande bestridas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsanslag.

Medelsbehovet för nästa budgetår å nämnda under sjätte huvudtiteln uppförda förslagsanslag till registrering av motorfordon kan, i enlighet med vad i det föregående anförts, beräknas utgöra förslagsvis följande belopp:

	Kronor.
I. Engångskostnader för genomförande av den föreslagna organisationen:	
Till bilbesiktningsmännen	10,000
Till länsstyrelserna	35,000
Till statistiska centralbyrån	30,000
II. Årliga kostnader, beräknade för tiden $\frac{1}{1} - \frac{30}{6}$ 1943, efter	35,000
kronor för år	17,500
Summa kronor	92,500.

Beloppet synes mig lämpligen böra avrundas uppåt till 95,000 kronor.

Från det nuvarande förslagsanslaget till registrering av motorfordon, vilket sedan lång tid anvisats med 1,000 kronor, gäldas utgifter för anskaffande av liggare, blad och blanketter, som avses i kungörelsen angående förande av automobilregister och beredskapsförteckning m. m., för blanketter angående körkort och trafik kort, för besiktnings- och skatteskyltar för motorfordon och släpfordon ävensom ersättning till den räkenskapsförare hos överståthållarämbetet, som handhar uppbörden av registreringsavgifter för motorfordon. Att anslaget under flertalet budgetår kunnat hållas vid nämnda låga belopp beror därpå, att medel, som deponerats vid utbekommande av skyltar av nyssnämnda slag och som icke erfordras för återbetalning eller täckande av omkostnader för skyltarna, tillgodoföras anslaget. Vid ett genomförande av de förslag, som jag i det föregående förordat, komma de nyssnämnda utgifterna för anskaffande av liggare, blad och blanketter att bortfalla. Då kostnaderna för de övriga utgifterna kunna beräknas bliva täckta genom

de medel, som i likhet med vad hittills varit fallet jämväl framdeles böra tillgodoföras anslaget, torde dessa kostnader icke behöva föranleda någon höjning av det av mig i det föregående för nästa budgetår beräknade anslagsbeloppet till registrering av motorfordon å 95,000 kronor.

Med hänsyn till beskaffenheten av de ändamål, för vilka anslaget avses, och omöjligheten att nu verkställa en exakt beräkning av medelsåtgången, bör — såsom jag förut antytt — anslaget anvisas såsom förslagsanslag.

Därest riksdagen icke har något att erinra mot de av mig i olika hänseenden framlagda förslagen, torde Kungl. Maj:t framdeles få utfärda de författningsbestämmelser och de förvaltningsföreskrifter i övrigt, som erfordras för förslagens genomförande.

Under åberopande av vad jag i det föregående anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Registrering av motorfordon* för budgetåret 1942/43 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett *förslagsanslag* av kronor 95,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.