

Nr 199.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 8 april 1953.

Under återopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

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

Förslag

till

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

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

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

14 §.

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

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

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

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 april 1953.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om *åtgärder mot viss författningsstridig import av motorfordon m. m.* samt anför härvid följande.

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

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

Jag anhåller nu att till behandling få upptaga denna fråga.

Gällande rätt.

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

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

föras till det hos länsstyrelsen likaledes förda bilreservregistret och benämnes då *reservregistrerat*. Sådant fordon behåller sitt registreringsnummer och skall, då det åter tages i bruk som registreringspliktigt fordon, återföras till bilregistret från bilreservregistret.

Om registrerat eller reservregistrerat fordon förstörts, eller om med fordonet eljest vidtagits sådan åtgärd, att fordonet kan antagas icke vidare komma att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall fordonet avföras ur bilregistret resp. bilreservregistret. Fordonet är därefter att beteckna som *avregistrerat*.

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

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

Registreringsbesiktning kan avse

- a) fordon, som varit registrerat i Sverige på besiktninginstrument eller typintyg; samt
- b) andra fordon.

I den mån den förra gruppen omfattar fordon, som skall besiktigas på grund av vidtagen ändring, skall vid fordonets inställande till registreringsbesiktning företes för fordonet senast utfärdat besiktninginstrument eller typintyg.

Emellertid skall — även om ett fordon icke underkastats ändring — registreringsbesiktning ske, då ett fordon skall återföras från bilreservregistret till bilregistret, såvida icke fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökningen antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg. Vidare förekommer registreringsbesiktning, ehuru mera sällan, av fordon som en gång avförts ur bilregister eller bilreservregister på grund av skrotning eller av därmed jämförlig orsak men åter skall tagas i bruk som registreringspliktigt fordon. Det rör sig här om

fordon, beträffande vilka man varit berättigad antaga, att de icke mer skulle bli satta i trafik. I dessa fall har icke föreskrivits skyldighet att förete senast utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg. I praktiken torde visserligen besiktningsmännen begära uppvisande av dylik handling, men något författningsstöd finnes icke härför.

I gruppen b) ingår såväl fabriksnya som begagnade bilar, de sistnämnda i allmänhet tidigare registrerade utomlands. Av bägge kategorierna kan förekomma både fordon, som tillverkats i Sverige, och fordon, vilka tillverkats utomlands. Någon gång förekommer det, att ett exporterat svensk-tillverkat fordon återinföres.

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

Typbesiktning tillgår så, att tillståndshavaren låter ett fordon av den serie, varom fråga är, hos besiktningsmannen undergå en liknande prövning som vid registreringsbesiktning. Över förrättningen utfärdas *typbesiktningsinstrument*, vari det undersökta fordonet godkännes som typfordon för serien i fråga. Med stöd av detta instrument kan sedan tillståndshavaren utfärda typintyg för ettvarvt av de olika fordonen i serien. Sådant intyg innehåller, att det motorfordon, den traktor eller det släpfordon, som intyget avser, överensstämmer med typfordonet eller förete endast sådana avvikelser från detta, vilka är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändrar dess beskattningsförhållande. Har typintyg utfärdats, skall så anses som om det fordon, vilket intyget gäller, godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Typintyg får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

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

Interimislicens, som kan utfärdas för envar, gäller bestämt fordon och har en giltighetstid av en månad. Licensen ger rätt att bruka fordonet lika med registrerat fordon, under förutsättning att fordonet är försett med *interimsskylt* samt att — utom i vad gäller bruk för vissa speciella ändamål — fordonet fyller samma krav i fråga om registreringsbesiktning eller typintyg som i det föregående angivits som villkor för registrering. Interimislicens utfärdas av polismyndighet.

Syftet med interimislicens är att bereda möjlighet att bruka fordon under tiden intill dess det hunnit registreras och förses med registreringsskyltar.

Saluvagnslicens kan endast meddelas den, som visar sig yrkesmässigt driva tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon. Licensen utfärdas av länsstyrelse och gäller utan tidsbegränsning men kan återkallas, om skälig anledning därtill föreligger. Saluvagnslicens berättigar innehavaren att erhålla erforderligt antal *saluvagnsskyltar*. Av licensinnehavaren saluhållet fordon, som försetts med sådan skylt, kan av denne brukas dels för demonstration eller försäljning, dels ock för vissa specialändamål, exempelvis för färd till besiktningsman för registreringsbesiktning. Saluvagnsskylt är ej individualiserad till bestämt fordon utan kan flyttas från ett fordon till ett annat.

Turistvagnslicens kan av polismyndighet utfärdas för motorfordon eller släpfordon, vilket för tillfälligt brukande införts till riket av person, som endast tillfälligtvis skall vistas här. Licensen gäller för ett år från utfärdandet och ger rätt att bruka fordonet lika med registrerat fordon under vissa förutsättningar, i fråga om motorfordon bl. a. att fordonet är försett med *turistvagnsskyltar*.

Bestämmelserna om fordons brukande enligt turistvagnslicens är avsedda för det fall, att någon internationell överenskommelse om rätt att tillfälligt bruka fordonet icke är tillämplig. För det stora flertalet utländska fordon, som kommer in i riket, finnes emellertid sådan överenskommelse. Bestämmelserna om turistvagnslicens har därför i praktiken fått karaktären av en reservreglering, som mera sällan behöver utnyttjas.

De *internationella överenskommelser*, som ger rätt att tillfälligt här bruka utländskt fordon, är för närvarande 1926 års internationella konvention rörande automobiltrafik och 1949 års konvention rörande vägtrafik jämte kungörelserna i anledning av Sveriges tillträde till dessa konventioner, ävensom särskilda överenskommelser mellan Sverige, å ena, samt resp. Danmark, Finland, Norge och Tyska riket, å andra sidan. Gemensamt för alla dessa överenskommelser är, att de ger rätt att under högst ett år här bruka det främmande fordonet på villkor bland annat att det är registrerat i hemlandet och försett med sistnämnda lands registreringskyltar.

Fiskaliska bestämmelser m. m. Vid införsel av motorfordon m. m. skall regelmässigt erläggas *tull*. Vidare skall för personbilar erläggas *skatt* enligt förordningen den 24 oktober 1951 (nr 660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. Därjämte erfordras enligt kungörelsen den 14 mars 1947 (nr 82) angående allmänt importförbud en av statens handels- och industrikommission utfärdad *importlicens*. Denna innebär — i den mån utländsk valuta erfordras — att valutafrågan är klar.

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

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

1) *Carnet de passage en douane* (nedan benämnd carnet), i regel utfärdad av vederbörande motororganisation i utlandet. Carnet benämnes passersedel i 51 § tillämpningsföreskrifterna till tulltaxeförordningen (SFS nr 373/1929, 214/1937, 399/1950). (En för färd enbart över det svenska tullområdets gräns avsedd passersedel, kallad triptyque, har numera, i vad gäller nordiska fordon, praktiskt taget helt ersatts av den under 3) i det följande omnämnda utfästelsen och förekommer ej heller i övrigt i nämnvärd omfattning. Triptyque behandlas därför ej i detta sammanhang.)

Bestämmelserna om carnet grundar sig på 1949 års internationella tullkonvention angående turisttrafiken, vilken konvention biträtts även av Sverige. Carnet får endast utfärdas för fordon, som är registrerat i hemlandet. Rätten att utfärda carnet är begränsad till vissa bilorganisationer. Dessa har två internationella huvudorganisationer, nämligen Alliance Internationale de tourisme (AIT) och Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). I Sverige får carnet utfärdas av KAK och M.

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

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

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

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

3) *Utfästelse* enligt 53 § samma tillämpningsföreskrifter (SFS 182/1938, 399/1950). Utfästelse är en av fordonets ägare eller förare på tro och heder

lämnad försäkran, att fordonet skall inom viss tid återutföras eller anmälas till förtullning. Den är giltig endast vid införsel av fordon, som är registrerat i Danmark, Finland eller Norge. Vid införsel mot utfästelse behöver inga avgifter erläggas, och någon garanti eller ställande av säkerhet för tull m. m. fordras icke.

Sakrevisionen.

I den vid sakrevisionens skrivelse fogade promemorian framhölls till en början, att carneten — för den händelse fordonet ej återutfördes — medförde den nackdelen, att det värde, som vid carnetens utfärdande åsatts fordonet av vederbörande motororganisation, faktiskt bleve avgörande för tullen och tillverkningskatten. Detta värde måste nämligen i praktiken godtagas av tullen, då ändring av värdet förutsatte, att fordonet avvisades. Prejudikat syntes föreligga för att man ej kunde på grund av carnet avkräva garanten tull efter högre värde än det i carneten angivna. Tullverket kunde därför eventuellt ej utfå hela det tullbelopp och den tillverkningskatt, som vid regelrätt import skulle ha utgått. Såsom en nackdel måste även betecknas den långa väntetid, som tullverket enligt det föregående finge finna sig i, innan verkets fordran måste regleras av KAK resp. M.

I fortsättningen anfördes i promemorian, bland annat, att särskilt importen av mera lyxbetonade amerikanska personbilar genom valutarestriktionerna blivit så starkt beskuren, att det i fråga om sådana bilar uppstått en »svart» marknad med avsevärda överpriser. Att denna marknad tillfördes material genom illegal import vore klarlagt, ehuru omfattningen av sådan import ännu icke kunde helt överblickas. Olika former av temporär tullfrihet missbrukades emellertid. Nyligen hade sålunda avslöjats ett fall, där under kortare tidrymd på *carnet* hit införts dyrare amerikanska personbilar, vilka försålts till ett sammanlagt pris av omkring $\frac{1}{4}$ miljon kronor. Även *tillståndsbevisen* förefölle i viss utsträckning utnyttjas till illegal import. Här rörde det sig företrädesvis om sådana personer från valutastarka länder, som i stället för att medföra sitt lands valuta skaffade medel till sitt uppehälle i Sverige eller skapade tillgodohavanden här genom att »skänka» bort bilar, som införts mot tillståndsbevis. Vad slutligen anginge *utfästelserna* syntes den utsträckning, vari dessa missbrukats till illegal import, kunna betecknas som försvinnande liten i förhållande till den stora omfattning trafiken mellan de nordiska länderna hade. Emellertid borde här framhållas, att dittillsvarande gynnsamma erfarenheter av utfästelserna i mycket kunde tillskrivas det förhållandet, att bilpriserna efter kriget legat lägre i Sverige än i grannländerna, varför införsel till Sverige i regel ej varit lönande.

Enligt promemorian vore för de olika fallen av missbruk ett gemensamt

drag, att de i allmänhet innebure valutabrott. I många fall tillkomme därjämte brott mot tull- och skattebestämmelser. Genom transaktionerna undandroges den svenska staten utländsk valuta och ginge miste om intäkter till betydande belopp. Det syntes ofrånkomligt, att Sverige snarast vidtoge åtgärder mot nu ifrågavarande missbruk, som eljest kunde befaras breda ut sig. Vid valet av sådana åtgärder borde en avgörande synpunkt vara, att den lojale bilisten, som hade för avsikt att återutföra fordonet, icke åsamkades besvär eller kostnad. Åtgärderna borde därför helst icke beröra själva införselmomentet utan bli aktuella först om det bleve fråga om att sälja eller skänka bort en bil, som införts under någon form av temporär tullfrihet. Den effektivaste praktiskt genomförbara spärren syntes vara att, liksom redan skett i Danmark, förhindra illegalt införda fordons registrering. Då ett fordon, som icke vore vederbörligen registrerat, icke finge tagas i bruk här i riket, skulle de nu ifrågavarande fordonen genom en dylik spärr bli praktiskt taget värdelösa för en i Sverige bosatt innehavare. Därmed kunde också den illegala införseln förväntas komma att upphöra i brist på avsättningsmöjligheter.

I promemorian framhölls i sammanhanget, att det visat sig icke erbjuda några svårigheter att få exempelvis en på carnet införd bil besiktigad och registrerad här i landet. Någon som helst kontroll, att en bil blivit vederbörligen införd, utövades icke, vare sig vid utlämnande av interimslicens hos polismyndigheten, vid registreringsbesiktning hos vederbörande besiktningssman eller vid registrering hos länsstyrelsen. Den som köpte en utan anlåtande av den reguljära handeln hit införd men ännu icke besiktigad bil kunde eventuellt bevisas ha varit i ond tro. Men det förefölle praktiskt taget uteslutet att åstadkomma dylik bevisning mot den, som kunde åberopa, att han före köpet konstaterat, att bilen varit vederbörligen besiktigad. Det vore därför nödvändigt att söka hindra även besiktning av bilar, som icke blivit importerade i vederbörlig ordning.

I fråga om de fall, då registrering sker på grundval av *typintyg*, uttalades i promemorian, att för de tillverkare och importörer, vilka fått tillstånd till typbesiktning, denna rätt hade så stor ekonomisk betydelse, att det vore föga sannolikt, att de skulle vidtaga åtgärder, vilka kunde ha till följd, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen återkallade tillståndet till typbesiktning. En ytterligare garanti mot missbruk vore den övervakning, som ålagts kontrollstyrelsen enligt förordningen om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. Denna förordning gäve styrelsen möjlighet att granska bokföringen hos bl. a. de företag, som vore berättigade att erhålla tillstånd till typbesiktning. Någon fara för att tillstånd till typbesiktning skulle missbrukas, så att typintyg även utfärdades för fordon, som icke lagligen importerats till landet, borde under dessa förhållanden icke föreligga. Emellertid borde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för samt-

liga innehavare av tillstånd till typbesiktning framhålla, att typintyg icke finge utfärdas för fordon, som efter export åter infördes till Sverige eller som varit registrerat utomlands.

Beträffande åter de fall, då registrering sker på grundval av registreringsbesiktning, konstaterades däremot i promemorian, att olagligen importerade fordon kunde göras till föremål för sådan besiktning och med stöd därav registreras här i landet. Åtgärder häremot vore följaktligen erforderliga, så att man erhöle en effektiv spärr mot besiktning av olovligen importerade fordon. Vad då först anginge sådana fordon, som varit registrerade i Sverige, borde skyldigheten att förete besiktningsinstrument eller typintyg ur allmän kontrollsynpunkt utvidgats till att avse alla fall, då ett tidigare här i riket registrerat, i besiktningsinstrument eller typintyg upptaget fordon begärdes registreringsbesiktigat. Vidkommande därefter sådana fordon, som icke här registrerats, borde — till förhindrande av att olovligen importerade fordon bleve besiktigade — fordras, att det vore fullt klart, antingen att någon import av fordonet ej förekommit, eller att import skett i vederbörlig ordning. I de fall, då ett nytt fordon ur tybesiktigad serie före första registreringen ändrades så, att registreringsbesiktning krävdes — som exempel kunde nämnas en bil, vilken skulle sättas i taxitrafik — borde det av fabrikanter eller generalagenten utfärdade typintyget kunna företes och godtagas som bevis för att importfrågan vore klar. I praktiken syntes nämligen i allmänhet typintyg utfärdas samtidigt med att leverans skedde till återförsäljaren och således innan eventuella ändringar vore kända. I övriga fall borde i fråga om ett via innehavare av typbesiktningstillstånd saluhållet fordon — vare sig det inginge i tybesiktigad serie eller ej — importfrågan kunna anses klarlagd genom ett intyg från tillståndshavaren antingen om att fordonet tillverkats inom Sverige eller om att det importerats av tillståndshavaren. Om man bortsåge från sådana undantagsfall som att ett fordon tillverkats här i landet av någon, som icke hade tillstånd till typbesiktning, återstode härefter av de fordon, som ej registrerats i Sverige, endast de fall, då fordon infördes av annan än företag med sådant tillstånd, t. ex. en bilfirma, som införde ett så litet antal bilar, att typbesiktning ej vore påkallad, en racerförare, som importerade ett specialfordon, eller en privatman, vilken medförde bil från utlandet som flyttgods eller mottoge en bil som gåva. I alla dessa införsselfall borde för registreringsbesiktning krävas ett av tullverket utfärdat intyg, att import skett i vederbörlig ordning.

Promemorian — vilken närmast tog sikte på motorfordon, främst personbilar — utmynnade i förslag om att föreskrifter i enlighet med det anförda måtte införas. Föreskrifterna borde ge möjlighet för myndighet att medgiva undantag i sådana fall, då företagen utredning icke givit anledning till misstanke om olovlig införsel eller annan omständighet, som borde vara hinder för besiktning eller registrering.

Sakrevisionen har i sin skrivelse hemställt, att de i promemorian framförda förslagen, som i stort sett innebure, att registreringsbesiktning ej skulle få ske utan att importfrågan vore i sin ordning, måtte genomföras snarast möjligt med hänsyn till angelägenheten av att utan dröjsmål undanröja förutsättningarna för den svarta marknad beträffande personbilar, som otvivelaktigt förekomme.

Remissyttrandena.

Sakrevisionens förslag har tillstyrkts av *generaltullstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län, KAK* och *M*.

Generaltullstyrelsen har anmärkt, att man uppdagat ett fall, där en och samma person under loppet av en kortare tidsperiod i början av år 1952 mot företeende av carnet infört 8 bilar, vilka sedermera icke återutförts. Sammanlagt hade under åren 1948—1951 ett sextiototal fordon, för vilka temporär tullfrihet medgivits, kvarblivit i riket utan att i vederbörlig ordning ha förtullats. Det kunde förmodas, att flertalet av dessa fordon avyttrats inom riket vid sidan av den legala bilhandeln. Ehuru dessa missbruksfall vore få i förhållande till den stora införseln till riket av motorfordon för tillfälligt brukande, syntes det erforderligt, att åtgärder snarast vidtoges för att i görlig mån hindra sådant missbruk. Såsom bevis för att ett här i riket ej tidigare registrerat motorfordon, som anmälts till registreringsbesiktning, förtullats i vederbörlig ordning, syntes i allmänhet kunna tjäna fordonshavarens exemplar av den vid förtullningen utfärdade tullklareringsattesten jämte tullanstalts kvitto å de å attesten debiterade införselavgifterna.

KAK och M har funnit det så mycket angelägnare, att sakrevisionens förslag utan dröjsmål genomfördes, som — enligt vad som under hand erfarits — den illegala importen alltjämt fortginge i icke ringa omfattning. Ett ytterligare skäl vore, att nuvarande ordning ej medgäve möjlighet att på ett smidigt sätt medgiva tillfällig införsel av motorfordon i sådana fall, då utlänning ankomme till svenska gränsen utan carnet eller därmed jämförlig handling, något som föranlett avsevärd irritation.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i likhet med sakrevisionen ansett det angeläget, att åtgärder vidtoges för att hindra illegal import av motorfordon. Genom sakrevisionens förslag komme avsättningen inom landet av illegalt införda fordon att försvåras. Något absolut hinder mot den olaga importen som sådan innebure förslaget dock icke. Därest förslaget genomfördes, skulle intyg från tullmyndighet krävas bl. a. i de fall — dock med vissa undantag — då fordonet vore försett med saluvagns- eller interimsskyltar och det icke kunde visas, att fordonet tidigare varit registrerat här i landet. Det skulle i många fall bli svårt att åstadkomma sådan bevisning.

Exempelvis kunde fordonet ha varit avregistrerat under längre tid och ägaren sakna kännedom om fordonets tidigare registreringsnummer. Sådant förekomme i fråga om bilar, vilka anmälts som nedskrotade men åter satts i stånd. Motorcyklar, som anmälades till registreringsbesiktning, vore ibland sammansatta av delar från äldre, nedskrotade maskiner med okända registreringsnummer. Det vore sålunda uppenbart, att det — för avgörande av om besiktning skulle vägras — i åtskilliga fall måste göras utredning, som kunde bli både omfattande och tidskrävande.

Styrelsen har förklarat sig dela sakrevisionens uppfattning, att bilhandlare icke gärna skulle riskera sin rätt till typbesiktning genom osant intygande. Det funnes emellertid många bilhandlare, som innehade saluvagnslicens utan att vara berättigade till typbesiktning. Länsstyrelsen prövade rätten till saluvagnslicens och kunde, om så funnes befogat, återkalla sådan licens. Med hänsyn härtill sänkades anledning antaga, att saluvagnsskyltar komme att missbrukas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ville därför ifrågasätta, huruvida icke befrielsen från skyldighet att förete intyg från tullverket borde utsträckas till att även gälla för fordon, som till registreringsbesiktning framfördes med saluvagnsskyltar.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptagit frågan, huruvida den föreslagna kontrollen skulle ligga hos besiktningsmännen eller på annat håll. För bilinspektionen vore förevarande uppgift helt ny och väsensfrämmande. Dessutom vore inspektionen så arbetstyngd, att varje ny uppgift, som pålades densamma, ofelbart måste resultera i att andra arbetsuppgifter måste eftersättas och att betjäningen av allmänheten försämrades, såvida ej ökad personal ställdes till förfogande. Vidare komme kontrollen att medföra olägenheter för allmänheten. Styrelsen ville därför ifrågasätta, om icke kontrollåtgärderna närmast borde åvila länsstyrelserna. Dessa hade för dylika uppdrag tränad personal, allmänheten förorsakades mindre besvär och bilinspektionen sluppe den ovana och tyngande arbetsuppgiften. Därjämte skulle länsstyrelsen i sin egenskap av högsta polismyndighet i länet kunna vidtaga lämpliga åtgärder, då fall av olaga införsel uppdagades.

Under återopande härav har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat följande tillvägagångssätt: Vid utfärdande av besiktningsinstrument i samband med registreringsbesiktning skulle besiktningsmannen på instrumentet anteckna numret på fordonets skyltar samt — i fråga om tidigare inom landet registrerat fordon — det förutvarande registreringsnumret. I den mån någon utredning angående införseln eller dylikt ej funnes bifogad registreringsansökningen skulle länsstyrelsen infordra sådan utredning för fordon, som vid besiktningen varit försedda med utländska registreringsskyltar, turistvagnssskyltar eller interimssskyltar, i det sistnämnda fallet dock endast om fordonet icke tidigare varit registrerat här i landet. Från

kontrollen syntes kunna undantagas samtliga lastbilar och bussar ävensom fordon av årsmodell, som vore äldre än 5 år. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsatte slutligen, att fordon, som registrerades på typintyg, skulle vara fritagna från kontroll. Om styrelsens förslag godtoges, erfordrades icke företeende av tidigare utfärdat besiktningssinstrument vid besiktning av avregistrerat fordon.

I påminnelser, som under hand inkommit från *sakrevisionen*, har i anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande vitsordats, att med sakrevisionens förslag en utredning skulle bli erforderlig i de fall, då det rörde sig om bilar, vilka anmälts som nedskrotade men åter satts i stånd, samt om motorcyklar, vilka sammansatts av delar från äldre nedskrotade maskiner med okända registreringsnummer. En sådan utredning måste emellertid betraktas som ett nödvändigt led i de aktuella kontrollåtgärderna. Utredningen skulle självfallet icke åvila besiktningssmannen utan sökanden. Om denne icke kunde få fram någon handling om fordonets tidigare registrering, syntes han böra få möjlighet att i stället få fordonet registrerat mot företeende av polismyndighets intyg, att denna icke kände något skäl för vägran av registrering. Det borde ej förbises, att sakrevisionens förslag även skulle hindra, att stulna fordon passerade besiktning och registrering och därmed funne köpare, som vore i god tro. Särskilt i fråga om motorcyklar förekomme det nu, att stulna eller av stulna delar hopmonterade maskiner bleve registrerade.

I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om utsträckande av befrielsen från skyldighet att förete tullverksintyg till samtliga de fordon, som framfördes till besiktning med saluvagnsskyltar, har i påminnelserna anmärkts, att åtskilliga illegalt införda bilar visats ha blivit inställda till besiktning just med sådana skyltar. Det av styrelsen förordade förfarandet hade sålunda visat sig innebära en lucka, varigenom olagligt införda fordon passerat registreringsbesiktningen. Det vore dessutom knappast praktiskt möjligt att — såsom styrelsen förutsatt — återkalla saluvagnslicensen för ett företag enbart därför att saluvagnsskyltar — som ju kunde användas av vilken anställd som helst hos företaget — blivit missbrukade av sådan anställd. Styrelsens förslag i denna del skulle göra kontrollen illusorisk, då det — som erfarenheten redan visat — icke mötte några svårigheter att få disponera en saluvagnsskylt för besiktning av ett illegalt importerat fordon.

Som det viktigaste skälet, varför kontrollåtgärderna måste sättas in före registreringsbesiktningen, har i påminnelserna framförts, att det för beivrandet av illegal import vore nödvändigt att hindra utfärdandet av besiktningssinstrument. Förefintligheten av ett sådant instrument grundade nämligen en stark presumtion för att köparen varit i god tro vid förvärvet av fordonet. Det kunde nämnas, att åtminstone i ett fall av olaglig införsel

köparen, vilken för övrigt varit bilhandlare, uttryckligen åberopat, att han fått besiktningsinstrument till sig överlämnat vid köpet. Vad åter anginge farhågorna för olägenheter för bilinspektionen eller allmänheten, hade såsom nämnts aldrig från sakrevisionens sida ifrågasatts, att besiktningsmannen skulle göra någon utredning. Hans åligganden skulle helt begränsas till att konstatera förefintligheten eller avsaknaden av viss handling samt att i senare fallet avvisa förrättningsökanden. Ett avvisande av sökanden på sådan grund kunde icke anses för denne eller besiktningsmannen medföra större obehag eller tidsspillan än om sökanden — såsom dagligen hände i ett avsevärt antal fall — vid besiktning icke finge fordonet godkänt på grund av att det vore behäftat med fel av något slag. Ur dessa synpunkter borde därför ej föreligga något bärande skäl mot sakrevisionens förslag.

Vidkommande slutligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om att från kontrollen skulle undantagas fordon av årsmodell, som vore äldre än 5 år, har i påminnelserna gjorts gällande, att sakliga skäl saknades för en sådan åtgärd. Därtill komme, att flera bilfabrikanter tillverkade bilar av en och samma typ flera år i följd, varför man i dessa fall icke kunde avgöra fordonets ålder genom besiktning utan måste ha särskilda uppgifter från fabriken.

Departementschefen.

Av utredningen synes framgå, att gällande bestämmelser icke helt utesluter möjligheten av att temporär tullfrihet missbrukas till illegal import. Även om missbruksfallen hittills synes ha varit få i förhållande till den stora införseln till riket av fordon för tillfälligt brukande här, är det givetvis i och för sig önskligt, att åtgärder vidtages för att i görlig mån förhindra sådant missbruk, som här avses. Vid avgörandet av om sådana åtgärder skall vidtagas måste å andra sidan tillses, att de åtgärder, som finnes nödiga, icke blir så omfattande, att nackdelarna i form av olägenheter för myndigheter och de laglydiga fordonsägarna, vilka dock utgör det stora flertalet, överväger vad man vill vinna genom åtgärderna. I detta hänseende kan följande vara att nämna.

Såsom förut framhållits var antalet under åren 1948—1951 på carnet eller utfästelse införda motorfordon, vilka kvarblivit i riket utan att i vederbörlig ordning ha förtullats, omkring 60, d. v. s. 15 om året. Det torde härvid praktiskt taget uteslutande ha rört sig om personbilar. Antalet under samma år importerade färdiga bilar var

År	Totalt	Därav personbilar
1948	13 638	8 544
1949	8 927	6 375
1950	52 460	47 814
1951	46 423	40 538

Det läckage, som av sakrevisionen påtalats, är sålunda procentuellt sett ytterligt ringa. Den förlust, som kan komma att åsamkas statsverket genom att tull och tillverkningskatt icke betalas, rör sig likaledes, procentuellt sett, om ett mycket obetydligt belopp, eftersom i fråga om fordon, vilket införts på carnet, den svenska bilorganisation, som garanterat carneten, blir gentemot staten ansvarig för erläggande av dessa avgifter, i den mån de ej erlagts av importören — låt vara att det i carneten angivna värde, varå avgifterna beräknas, ofta nog torde understiga det värde, som skulle ha åsatts vid regelrätt införsel.

Vad nyss sagts förutsätter, att någon nämnvärd ökning i missbruksfrekvensen icke inträder. Möjligheten av sådan ökning framdeles kan givetvis ej uteslutas.

Sakrevisionen har förordat, att kontrollåtgärderna borde sättas in redan vid registreringsbesiktningen. Till samma mening har remissorganen anslutit sig, med undantag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken ansett det lämpligare med kontroll i samband med fordonets registrering. Enighet råder om att kontroll ej erfordras för fordon, som sökes registrerat på typintyg.

Även enligt min uppfattning saknas anledning att införa kontroll i det sist angivna fallet.

Vad åter angår de fall, då registreringsbesiktning erfordras för registrering, anser jag, att om kontroll skall införas, övervägande skäl talar för en lösning efter den av sakrevisionen förordade linjen. Det följande resonemanget utgår därför från att den kontroll, som må anses erforderlig för dessa fall, insättes vid registreringsbesiktningen.

Antalet registreringsbesiktningar — enligt äldre terminologi första besiktningar eller ombesiktningar — har under senare år varit följande, nämligen 55 851 år 1948, 44 503 år 1949, 50 204 år 1950 och 51 477 år 1951. Hur detta antal fördelar sig på personbilar, lastbilar och motorcyklar framgår icke av tillgängliga uppgifter. Emellertid registreras det långt övervägande flertalet personbilar — överslagsvis cirka 90 procent — på typintyg. Liknande torde gälla motorcyklarna. Lastbilarna registreras däremot — om man bortser från sådana typer som skåpbilar m. fl. — så gott som uteslutande på besiktning sinstrument. Detta sammanhänger med att lastbilarna i regel levereras från fabrikanten som chassier och sedan förses med karosseri efter köparens önskan, vilket nödvändiggör registrerings-

besiktning. Det kan därför antagas, att flertalet besiktningar avser lastbilar. Icke desto mindre är det tydligt, att en betydande grupp av personbilar och motorcyklar — på grund av företagna ändringar eller av annan anledning — varje år undergår registreringsbesiktning.

Ägarna av de fordon, vilka underkastas sådan kontroll som av sakrevisionen avsetts, skulle otvivelaktigt åsamkas visst arbete med att anskaffa de handlingar, vilka av sakrevisionen förutsatts såsom nödvändiga. Likaså skulle på besiktningsmännen läggas en ökning av deras arbetsuppgifter genom skyldigheten att kontrollera, att företedda handlingar är sådana, att besiktning på grundval av desamma kan äga rum.

Graden av olägenhet komme emellertid att bli olika för olika slag av fordon. Sålunda skulle för personbilarnas och motorcyklarnas vidkommande nackdelarna bli mindre framträdande, eftersom fordon av dessa slag såsom nämnts i övervägande omfattning registreras på typintyg. För lastbilarna åter skulle mera väsentliga olägenheter uppstå.

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

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

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

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

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

I Betänkande nr 5 av *Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m.* (SOU 1953:5) har föreslagits lättnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna. Dessa lättnader skulle för motorfordon — även lastbilar — hemma-

hörande i något av de nordiska länderna bestå bl. a. i att för fordonet vid passerande av gräns mellan två nordiska länder endast skulle krävas registreringshandlingar eller annan handling, för svenskt fordon exempelvis bilskattekvitto, som gjorde det möjligt att identifiera fordonet. Carnet eller annan passersedel skulle icke behövas. Med en dylik anordning skulle man kunna uppnå den stora praktiska fördelen att kunna avstå från kravet på tullkontroll av samtliga in- eller utgående fordon och i stället nöja sig med stickprov.

Den omständigheten att missbruk av temporär tullfrihet hittills icke försports i fråga om lastbilar torde sammanhänka med att prisläget för detta fordonsslag för närvarande är i stort sett lika i de nordiska länderna. Skulle en ändring härvidlag inträda, uppkommer därmed även fara för smuggling. Vid sidan härav föreligger — med nuvarande valutabestäm- melser — risken för att olaga införsel sker av rent valutatekniska skäl. Garantier bör skapas mot en sådan utveckling som följd av de i betänkan- det förordade lättnaderna. En nöjaktig sådan garanti synes ligga i att den kontroll vid registreringsbesiktning, varom här är fråga, göres tillämplig även på lastbilar. Ävenså torde skäl föreligga att föra bussar och släpfor- don under kontrollen. Traktorer läser däremot kunna lämnas utanför.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition anhålla om riksdagens yttrande över förslaget till ändrad lydelse av 14 § 1 mom. vägtrafikkungörelsen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Sven Fischier.