

## Nr 10

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om höjning av avgifterna för registrering i bilregistret.*

Andra lagutskottet har till behandling förehått två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 317 i första kammaren av herrar *Mannerskantz* och *Sveningsson* samt nr 389 i andra kammaren av herrar *Magnusson* i Borås och *Björkman*.

I motionerna, vilka är likalydande, har yrkats, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att avgifterna för registrering i bilregister måtte höjas till de i motionen angivna beloppen».

Enligt motionerna borde avgifterna för registrering i bilregister utgå med följande belopp:

Ansökans eller anmälan innehåll	Avgift i kronor för			
	Bil	Motorcykel	Traktor med gummihjul	Släpfordon
a) Ansökan om registrering .....	30	10	4	10
b) Anmälan om övergång av äganderätt till fordon av nye ägaren .....	10	6	4	6
av förre ägaren .....	fritt	fritt	fritt	fritt
c) Anmälan om ny trafikförsäkring .....	fritt	fritt	fritt	fritt
d) Anmälan om ändring betr. fordons hemort, ägarens namn, yrke, hemvist och postadress, så ock anmälan, som avses i 19 § 2 mom. vägtrafikförordn. (avregistrering) .....	fritt	fritt	fritt	fritt
e) Annan anmälan, som göres av annan än länsstyrelse, polisman eller besiktningsman .....	10	6	4	6

### Gällande bestämmelser

Bestämmelser angående registrering av motordrivna fordon och släpfordon återfinnes i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Enligt förordningen får motorfordon eller med gummihjul eller med hand försedd traktor tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen *Bihang till riksdagens protokoll 1959. 9 saml. 2 avd. Nr 10*

försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (registrerings-skylt). Vidare må släpfordon dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat och försett med registreringsnummer (11 §). Från vad nu sagts är undantag stadgade för de fall då fordon brukas enligt interimslicens eller saluvagnslicens (12 och 13 §§). Fordonet skall registreras hos länsstyrelsen i den ort, där fordonet har sin hemort (16 §). Ansökan om registrering av motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor skall, om fordonet förut icke registrerats, göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. Denna skyldighet gäller dock icke den, som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon, som av honom förvaras i lager eller hålles till salu. Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk. Har fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, åter tagits i bruk enligt interimslicens, eller inträffar i fråga om registrerat fordon sådan förändring beträffande dess hemort, att det samma skall registreras i annat län, skall ägaren inom tre veckor göra ansökan om ny registrering (17 §). Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall, där icke jämlikt 17 § ny registrering av fordonet skall ske inom annat län, den nye ägaren inom tre veckor från förvärvet göra anmälan därom hos länsstyrelsen. Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälningsskyldigheten förre ägaren. Vidare skall ägare av registrerat fordon inom tre veckor till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, skriftligen göra anmälan angående a) jämlikt viss särskild föreskrift i förordningen verkställd registreringsbesiktning av fordonet; b) ny trafikförsäkring, som tagits å motorfordon eller med gummihjul försedd traktor; samt c) sådan ändring i fråga om fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress, som icke föranleder ansökan eller anmälan av annan grund (18 §). Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar ägare av registrerat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Har registrerat fordon förstörts eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom tre veckor från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret (19 §).

Bestämmelser angående registreringsavgifter återfinnes i *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951*. Enligt 39 § i denna kungörelse skall avgift för registrering i bilregister utgå i nedannämnda fall och med följande belopp:

Ansökans eller anmälan innehåll	Avgift i kronor för			
	Bil	Motorcykel	Traktor med gummihjul	Släpfordon
1. Ansökan om registrering .....	15	5	2	5
2. Anmälan om övergång av äganderätt till fordon:				
a. av nye ägaren .....	5	3	2	3
b. av förre ägaren .....	fritt	fritt	fritt	fritt
3. Anmälan om ny trafikförsäkring .....	fritt	fritt	fritt	fritt
4. Anmälan om ändring beträffande fordonens hemort, ägarens namn, yrke, hemvist och postadress, så ock anmälan, som avses i 19 § 2 mom. vägtrafikförordningen ..	fritt	fritt	fritt	fritt
5. Annan anmälan, som göres av annan än länsstyrelse, polisman eller besiktningsman .....	5	3	2	3

### Historik

Avgift för registrering av bil och motorcykel utgick redan enligt *kungl. kungörelsen den 12 november 1915 om automobilregisters förande m. m.* med samma belopp som nu gäller. Avgifterna för registrering av släpfordon fastställdes första gången och då till nu gällande belopp genom *kungl. kungörelsen den 19 februari 1937 angående automobilregisters förande m. m.* och avgifterna för traktor med gummihjul i den nu gällande vägtrafik-kungörelsen.

1942 års bilregisterutredning anförde (SOU 1942: 24), att det låte tänka sig att inarbeta registreringsavgifterna i fordonsskatten. Den höjning av gällande skattesatser, som en sådan sammanslagning skulle föranleda, ansågs dock i dåvarande läge om möjligt böra undvikas.

1945 års bilbesiktningsutredning framlade ett förslag enligt vilket i fordonsskatten skulle inarbetas ej blott då utgående besiktningsavgifter utan även registreringsavgifterna.

I proposition nr 183 till 1947 års riksdag anslöt sig föredragande departementschefen till bilbesiktningsutredningens förslag, att besiktningsavgifterna skulle uttagas i form av förhöjd fordonsskatt, men uttalade i fråga om registreringsavgifterna, att dessa borde bibehållas. Riksdagen (skr. nr 197) gjorde icke någon erinran häremot.

1944 års trafikförfattningssakkunniga utgick (SOU 1948: 34) vid utarbetande av sitt förslag rörande fordonregistreringen från att registreringsavgifterna skulle bestå. De sakkunniga uttalade dock, att det framstode såsom önskvärt, att i samband med en framtida reglering av fordonsskattens storlek en undersökning verkställdes rörande de möjligheter, som då kunde föreligga att i fordonsskatten inarbeta nämnda avgifter.

1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken förordade i sitt betänkande (SOU 1953: 34) att registreringsavgifterna skulle bibehållas. Utredningen anförde bl. a. följande.

Icke alla de kostnader, som motorfordonstrafiken förorsakar det allmänna, böra enligt utredningens uppfattning uttagas i automobilskatternas

form. Utredningen ansluter sig härvidlag i huvudsak till den uppfattning, som kommit till uttryck i den uppdelning i nämnda hänseende som för närvarande gäller. Sålunda böra, liksom hittills varit fallet, vissa administrationskostnader för vägväsendet och vägtrafiken vid bilinspektionen, länsstyrelserna och det centrala bilregistret täckas genom förrättnings-, registrerings- och stämpelavgifter; och vidare bör det allmänna kostnader för av individuella motorfordon förorsakade skador ersättas genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Då utredningen icke inräknar dylika kostnader bland dem, som skola bestridas med automobilskattemedel, förutsätter utredningen att en av penningvärdesförändringen betingad översyn av de ifrågakostnadernas täckning kommer att äga rum i syfte att full jämvikt åvägbringas mellan utgifter och inkomster. Förrättningsavgifterna vid bilinspektionen synas i samband med denna översyn böra för framtiden tillföras automobilskattemedlen.

*Statens organisationsnämnd* föreslog i en den 11 juni 1954 avlämnad utredning med förslag till organisation av motorfordonsregistreringen (stencilerad), att registreringsavgifterna skulle inarbetas i fordonsbeskattningen. Nämnden anförde bl. a.:

Avgifterna för registrering av fordon och vissa ändringar i fråga om redan registrerade fordon torde ursprungligen ha tillkommit för att täcka länsstyrelsernas kostnader för bestyret med fordonsregistreringen. Numera torde, enligt vad som framgår av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, de ifrågakostnaderna anses böra täcka länsstyrelsernas kostnader även för övrigt arbete i samband med väg- och vägtrafikväsendet.

---

Att de medel som ansågos erforderliga för att täcka kostnaderna för länsstyrelsernas verksamhet med avseende på motorfordonsregistreringen, komma att uttagas i form av registrerings- och stämpelavgifter torde ha sammanhängt därmed, att vid den tidpunkten inga andra kostnader belastade motorfordonstrafiken. Någon automobilskatt uttogs således icke. Den bekvämaste formen för att uppbära erforderliga belopp var därför utan tvivel en avgift vid registreringstillfället. Sedan dess har emellertid utvecklingen medfört, att andra kostnader, som ansetts böra gäldas av motorfordonstrafiken, uppkommit. Dessa kostnader ha varit av sådan storleksordning, att de icke lämpligen kunnat uttagas i samband med registreringen, utan de ha i form av årlig skatt måst fördelas över fordonets hela livslängd. För länsstyrelsernas del har utvecklingen inneburit, att den egentliga motorfordonsregistreringen kommit att ianspråktaga endast en mindre del av länsstyrelsernas kostnader i samband med väg- och vägtrafikväsendet. Sålunda hänföra sig av personalkostnaderna knappt 50 % till länsstyrelsernas befattning med den yrkesmässiga trafiken och vägväsendet och drygt 50 % till länsstyrelsernas fordonsregister. Av dessa senare kostnader avse ungefär 40 % aktualiseringen av själva fordonsregistret. Övriga kostnader orsakas av länsstyrelsernas kontroll över att registrerings- och försäkringsplikten fullgöres, av serviceverksamheten gentemot allmänhet och myndigheter, vilken numera är av betydande omfattning, av skattedebitering och infordrande av felande avgifter m. m. Det är således endast en mindre del av länsstyrelsens arbetsuppgifter i förevarande sammanhang, som avse den rena fordonsregistreringen. Övriga arbetsuppgifter samman-

falla till sitt ändamål med andra myndigheters arbete på vägväsendets och vägtrafikens område. Någon anledning att i särskild ordning finansiera den på länsstyrelserna ankommande delen av denna verksamhet torde i betraktande av det ovan anförda icke längre föreligga. Lägges till det sagda den synpunkten, att det nuvarande systemet med uppdelning av de avgifter, som avses skola täcka kostnaderna för väg- och vägtrafikväsendet, på tre skilda uppbördsformer förorsakar den enskilde ökade kostnader och större besvär samt det allmänna icke obetydliga merkostnader i jämförelse med uttagandet av endast en avgift, skatt, synas alla skäl tala för att även kostnaderna för länsstyrelsernas befattning med väg- och vägtrafikväsendet skola bestridas med bilskattemedel. I bilskatten bör således inarbetas ett belopp, som täcker kostnaderna för länsstyrelsernas åligganden i samband med väg- och vägtrafikväsendet eller som genomsnittligt svarar mot de nuvarande intäkterna per fordonsenhet. Den ifrågakommande höjningen av bilskatten synes böra ske med ett för alla fordonsslag likformigt belopp. I vad gäller med fordonsregistreringen förknippade göromål och den på bilregistret baserade verksamheten förorsaka nämligen de olika fordonslagen huvudsakligen lika stora kostnader. I stort sett samma synpunkter gälla vägväsendet.

Någon exakt beräkning av den erforderliga höjningen torde icke kunna ske. Med utgångspunkt från nu inflytande registrerings- och stämpelavgifter skulle emellertid höjningen kunna fixeras till omkring 6 kronor för att det allmänna icke skall vidkännas någon minskning av nuvarande inkomster. Beloppet torde tämligen väl svara mot samtliga på länsstyrelserna vilande kostnader för väg- och vägtrafikväsendet. Det synes angeläget att genomföra nu föreslagna åtgärder utan att avvakta en fortsatt utredning om beskattningen av motorfordonstrafiken särskilt som det i detta fall icke är fråga om en ändring av skattens storlek utan endast om att för vissa avgifter utbyta en uppbördsform mot en annan.

Frågan om motorfordonstrafikens beskattning har upptagits till behandling av *1953 års trafikutredning*, som har till uppgift att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Utredningsarbetet har ännu icke slutförts.

Vid 1958 års B-riksdag väcktes motioner (I: 39 och II: 47) med yrkande av samma innehåll som de nu förevarande motionerna. *Andra lagutskottet* avstyrkte motionerna i utlåtande nr B 11 och anförde därvid bl. a. följande.

Utskottet fattar motionärernas molivering för yrkandet så, att motionärerna anser, att de nuvarande avgiftsbeloppen är otillräckliga för att täcka de statsverkets kostnader, som avsikten är att avgifterna skall finansiera. Med utgångspunkt härifrån konstaterar utskottet, att i motionen icke förbragts några som helst bevis för att de nu utgående avgifterna icke skulle bereda sådan täckning. När det gäller att bedöma detta spörsmål är det icke tillräckligt att — såsom motionärerna gjort i motionen — utgå endast från penningvärdets fall. Vid bedömningen måste beaktas även exempelvis faktorer sådana som att den kraftiga tillväxten av fordonsbeståndet under senare tid fört med sig att de åtgärder, varom det här kan vara fråga, förekommer i ett helt annat antal än tidigare. Uppenbarligen har härigenom beretts möjligheter till en rationalisering av myndigheternas arbete, som kunnat

leda till en minskning av kostnaderna per åtgärd. Modernisering av arbetsmetoderna har också kunnat verka i samma riktning. Givetvis saknar utskottet möjlighet att på föreliggande material avgöra i vad mån nu utgående avgifter med utgångspunkt från de överväganden, som kan och bör läggas till grund för bedömandet, är tillräckliga. Utskottet förutsätter emellertid att Kungl. Maj:t följer utvecklingen härutinnan och vidtager de dispositioner, som kan anses motiverade.

I detta sammanhang finner utskottet anledning påpeka, att vid olika tillfällen aktualiserats frågan om att inarbeta registreringsavgifterna i fordonsskatten. Ett sådant inarbetande har bl. a. angetts skola medföra betydande fördelar ur administrativ synpunkt. Senast har — såsom framgår av redogörelse ovan i utlåtandet — förslag därom framlagts av statens organisationsnämnd i ett av nämnden år 1954 avgivet betänkande, vartill slutlig ställning ännu icke tagits. Det må vidare framhållas att frågan om en översyn av fordonsskattningen upptagits av 1953 års trafikutredning, varvid jämväl detta spörsmål torde komma att aktualiseras.

*Riksdagen* beslöt i enlighet med vad utskottet föreslagit.

### Motionerna

Motionärerna framhåller inledningsvis bl. a., att de gällande avgifterna för registrering av bil och motorcykel varit oförändrade ända sedan de fastställdes genom 1915 års ovan nämnda kungörelse. I det följande återger motionärerna det ovan införda uttalandet av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, enligt vilket utredningen förutsatte, att en av penningvärdesförändringen betingad översyn av de ifrågasvarande kostnadernas täckning skulle äga rum i syfte att full jämvikt skulle åvägabringas mellan utgifter och inkomster. Motionärerna fortsätter:

Redan då detta betänkande skrevs var en översyn av registreringsavgifterna befogad och är det än mer i dagens situation, då penningvärdet sedan dess ytterligare sjunkit. Sedan avgifterna fastställdes 1915 har penningvärdet sjunkit med tre fjärdedelar. Uppenbarligen måste härigenom graden av kostnadstäckning ha minskat betydligt, även om den kraftiga tillväxten av motorfordonsbeståndet och därigenom antalet förrättningar har berett möjligheter till en rationalisering av myndigheternas arbete, som i och för sig kunnat föranleda en minskning av kostnaderna per åtgärd.

På grundval av de uppgifter som finns att få är det emellertid icke möjligt att göra en beräkning av i vad mån denna eventuella kostnadsminskning har varit så stor att den motsvarat penningvärdets fall. Det är dock vår uppfattning att så icke varit fallet, utan att rationaliseringsvinsterna väsentligt understiger femtio procent av de ursprungliga kostnaderna.

### Utskottet

I föreliggande motioner yrkas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall uttala sig för en fördubbling av avgifterna för registrering i bilregistren. Yrkandet motiveras med att avgifterna — som beträffande bilar och motorcyklar gällt i över fyrtio år — bör anpassas till dagens penningvärde.

De uppgifter utskottet inhämtat, bl. a. vissa utredningsresultat från statens organisationsnämnd, låter emellertid antaga, att de nu utgående avgifterna, vilka i statsverkspropositionen för budgetåret 1959/60 beräknats till sammanlagt 8 miljoner kronor, väl täcker länsstyrelsernas kostnader för att hålla bilregistren aktuella och dessutom den största delen av länsstyrelsernas övriga kostnader i samband med väg- och vägtrafikväsendet. Med hänsyn härtill kan utskottet inte tillstyrka motionerna.

Utskottet får alltså hemställa,

att förevarande motioner, I: 317 och II: 389, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 april 1959

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Strand, Axel E. Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Mannerskantz, Åkesson, Magnusson och Thorsten Larsson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Carlsson i Bakeröd, Lothigius och Johansson i Södertälje samt fru Eriksson i Ängelholm och fru Svensson.