

Nr 30

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående riktlinjer för den fortsatta utformningen av fordonsregistreringen, m. m.; given Stockholms slott den 21 februari 1969.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bildagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över

dels de av föredragande departementschefen förordade allmänna riktlinjerna för omorganisationen av bilregistreringen,

dels härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF

Lennart Geijer

Propositionens huvudsakliga innehåll

I anslutning till ett av bilregisterutredningen avgivet principbetänkande (SOU 1968:23) framläggs förslag till riktlinjer för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen. Enligt förslaget skall central registerföring ske med tillämpning av ADB-teknik. Handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden skall även i fortsättningen vara decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. Statens trafiksäkerhetsverk föreslås bli centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten med uppgift att verka för en enhetlig tillämpning av författningar angående bilregistrering, att i samråd med berörda myndigheter utfärda anvisningar för registreringsarbetet, att fastställa formulär och blanketter etc. Ansvar för själva registerföringen och driften av dataanläggningen föreslås tillkomma statistiska centralbyrån.

I propositionen redovisas vidare riktlinjer för den närmare utformningen av registrerings- och anmälningsförfarandena, fordonsskatteförfarandet, kontrollen över fordonsbeståndet etc.

Den direkta engångsutgiften för omläggningen till en ny registreringsorganisation har preliminärt uppskattats till ca 40 milj. kr. och de årliga driftkostnaderna för den nya organisationen till ca 26 milj. kr., vilket ungefär motsvarar driftkostnaderna för den nuvarande organisationen. Omläggningen beräknas ske successivt under åren 1972 och 1973.

Förslag
till
Förordning
om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 18 § 1 mom. och 65 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

18 §.

1 mom. Övergår registrerat — — — — — är föreskrivet.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälningsskyldigheten förre ägaren.

Förre ägaren är alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till fordon. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens anmälningsskyldighet.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, föreligger ej anmälningsskyldighet för honom.

Övergår äganderätten till registrerat fordon på annat sätt än genom arv eller testamente, är förre ägaren, oavsett anmälningsskyldighet för den nye ägaren, skyldig att inom tre veckor från den nye ägarens förvärv göra anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet var registrerat vid övergången.

Anmälan om — — — — — flytande trafikförsäkring.

65 §.

4 mom. Sökes ej — — — — — med dagsböter.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter högst femhundra kronor.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst femhundra kronor. Underlåter förre ägaren att göra anmälan om övergång av äganderätt till fordon, är han dock fri från ansvar, om riktig uppgift om den nye ägarens namn och adress inom föreskriven tid inkommit till registret från denne.

Om någon, — — — — — sin skyldighet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

¹ Omtryckt 1967: 856.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms
slott den 21 februari 1969.*

N ä r v a r a n d e:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

T. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Geijer, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *riktlinjer för den fortsatta utformningen av fordonsregistreringen, m. m.*, och anför.

I. Inledning

Utredningsuppdraget m. m.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 april 1964 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 2 juli 1964 överdirektören K. S. Edström att såsom sakkunnig verkställa utredning angående fordonsregistreringen och därmed sammanhängande spörsmål. För utredningen antogs benämningen bilregisterutredningen. Sedan Edström på egen begäran entledigats, uppdrog departementschefen den 15 mars 1966 åt landssekreteraren S. N. S. Swanstein att fortsätta utredningsarbetet. Genom beslut den 10 februari 1967 uppdrog Kungl. Maj:t åt statskontoret att i samråd med bilregisterutredningen utföra för utredningen erforderligt systemutvecklingsarbete avseende automatisk databehandling.

Bilregisterutredningen har i juni 1968 avgivit principbetänkandet *Bilregistrering* (SOU 1968: 23). Härei framläggs förslag hur fordonsregistreringen i stort bör utformas med ADB-tekniken såsom hjälpmedel. I sammanhanget behandlas de grundläggande frågorna om registreringsorganisationen, registrets användning etc. Syftet med redovisningen är att ge underlag för ett ställningstagande i den principiella frågan om och på vad sätt ADB-tekniken bör användas inom fordonsregistreringen. Utredningen avser att i ett senare betänkande framlägga förslag, hur registreringsverksamheten mera i detalj bör organiseras och utformas.

Över principbetänkandet har *yttranden* avgivits av riksåklagaren — som till sitt yttrande fogat utlåtanden av vissa åklagarmyndigheter — Göta hovrätt, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, försvarets materielverk, postverket, televerket, statens järnvägar, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, exekutionsväsendets organisationsnämnd, statskontoret, generaltullstyrelsen, statistiska centralbyrån, försäkringsinspektionen, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Blekinge, Älvsborgs och Örebro län — vilka till sina *yttranden* fogat utlåtanden av vissa regionala och lokala polismyndigheter — körkortsutredningen, motorredskapsutredningen och bilskatteutredningen.

Härjämte har *yttranden* avgivits av Landsorganisationen — som bifogat yttrande av Svenska transportarbetareförbundet — Riksförbundet Landsbygdens folk, Tjänstemännens centralorganisation, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Trafikförsäkringsföreningen samt Aktiebolaget Svensk bilprovning.

Gällande bestämmelser om bilregistrering m. m.

De grundläggande bestämmelserna om registrering av fordon återfinns i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF — och vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743) — VTK. Enligt 10 § 1 mom. VTF skall hos länsstyrelse föras bilregister och bilreservregister samt hos myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer centralt bilregister. Enligt 36 § VTK skall centrala bilregistret föras hos statistiska centralbyrån.

Motorfordon och traktor, som är försedd med gummihjul eller band, får enligt 11 § 1 mom. VTF med vissa undantag tas i bruk endast om fordonet är registrerat och försett med skylt, som visar fordonets registreringsnummer. Registreringsplikten omfattar även släpfordon såtillvida att registrering är en förutsättning för att fordonet skall få dras av bil. — Enligt 12 och 13 §§ VTF får fordon i vissa fall brukas utan hinder av bestämmelserna om registrering i 11 § VTF. Sålunda kan fordon brukas enligt interimslicens, som utfärdas av polismyndighet, eller saluvagnslicens, som utfärdas av länsstyrelse.

Som villkor för att ett fordon skall tas upp i bilregister gäller enligt 10 § 4 mom. VTF att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § VTF eller upptagits i typintyg, som enligt bestämmelserna i 15 § VTF utfärdats på grundval av godkänd typbesiktning. För reservregistrerat fordon kan den erforderliga besiktningen även utgöras av kontrollbesiktning enligt reglerna i 24 § VTF.

Fordon skall enligt 16 § VTF registreras hos länsstyrelsen i det län där fordonet har sin hemort. I 17 § VTF finns vissa bestämmelser om vem skyldigheten att söka registrering åvilar, vilka tider som gäller för ansökan om registrering, i vilken form ansökan skall göras och vilka uppgifter den skall innehålla. Bl. a. föreskrivs i 17 § 4 mom. att ansökan skall vara åtföljd av vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg, intyg om att fordonet inte undergått ändring i förhållandet till uppgifterna i instrumentet eller intyget, bevis om trafikförsäkring när ansökan gäller trafikförsäkringspliktigt fordon samt stadgad registreringsavgift.

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

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

Om registreringsansökan godkänns skall fordonet införas i länsstyrelsens bilregister. Närmare föreskrifter om förfarandet i samband härmed återfinns i 30—33 §§ VTK. Enligt dessa bestämmelser skall bl. a. sökanden erhålla ett exemplar av besiktningsinstrumentet eller typintyget med bevis om registreringen och uppgift om det tilldelade registreringsnumret. Besiktningsinstrument eller typintyg förvaras i original vid registret och utgör fordonets registerkort. I registret är korten ordnade i särskilda grupper för personbilar, bussar, lastbilar, motorcyklar, traktorer och släpfordon. Inom varje grupp ordnas korten i löpande följd efter registreringsnummer. Enligt 34 och 35 §§ VTK förs bilreservregistret efter samma principer.

Enligt 18 § VTF skall anmälan göras till registret när ändring skett i vissa registrerade förhållanden, exempelvis avseende ägarbyte, registreringsbesiktning efter ändring av fordon, ny trafikförsäkring, ändring i fråga om fordons hemort eller ägares namn, hemvist eller postadress etc.

I 19 § VTF föreskrivs anmälan för tillfällig eller för definitiv avregistrering. Tillfällig avregistrering kan ske när fordon för viss tid eller tills vidare inte skall brukas. Anmälan för definitiv avregistrering skall ske när fordon förstörts eller med fordon eljest vidtagits sådan åtgärd att det kan antas att fordonet inte vidare kommer att brukas här i landet som registreringsplik-

tigt fordon. I 20 § VTF finns bestämmelser om avregistrering av fordon i andra fall än då anmälan skett.

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

Vid arméförvaltningens biluttagningssektion förs ett register över samtliga fordon som tillhör krigsmakten och ett register över de motordrivna fordon som enligt gällande bestämmelser uttagits för militära och civila beredskapsbehov. Underlaget till sistnämnda register erhålls genom att de meddelanden som länsstyrelserna sänder till centrala bilregistret först passerar biluttagningsmyndigheten.

II. Principiella synpunkter på bilregistreringen

Utredningen

Krav på ett effektivt bilregister

Registreringen av fordon tjänar flera olika ändamål. Vart och ett av dem ställer särskilda krav på bilregistret, vilka såvitt möjligt måste beaktas.

Bilregistreringen tjänar i första hand ett *t r a f i k s ä k e r h e t s s y f t e*. En individuell och fullständig registrering av vissa fordonskategorier är grundläggande för möjligheterna att utöva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Med utgångspunkt från information i registret skall man kunna utöva kontroll eller vidta andra åtgärder beträffande alla eller en viss del av de registrerade fordonen. Från trafiksäkerhetssynpunkt har de kontrollåtgärder, som anknyter till fordonet och dess tillstånd, särskild betydelse. En effektiv övervakning möjliggörs, om bilregistret innehåller fullständiga uppgifter om de där intagna fordonens besiktningsförhållanden. Från kontrollsynpunkt är det givetvis särskilt angeläget att den registrerade informationen är aktuell.

I åtskilliga fall föreligger krav på att ha snabb tillgång till information i registret. Detta gäller exempelvis i fråga om polisens trafikövervakning men också för polisens allmänna spaningsarbete. Av stor betydelse är härvidlag möjligheterna att utifrån begränsade uppgifter om ett fordon kunna finna det i registret och där få en mera fyllig information. Registret bör därför utformas på ett sådant sätt att sökning efter fordon kan ske enligt flera olika identifikationsdata.

Beaktas bör även registrets värde som underlag för *b e r e d s k a p s*

planläggning. Säker och aktuell information från registret krävs sålunda bl. a. för den verksamhet, som bedrivs av biluttagningsmyndigheten, samt för den krigstransportplanläggning och planläggning av viss drivmedelsransonering, som handhas av länsstyrelserna och transportnämnden.

Bilregistret bildar underlag för olika fiskaliska åtgärder. Fordonsskatten debiteras på grundval av noteringarna i registret. Genom detta sker även kontroll över att skatten betalas. Tillgång till noteringarna krävs även vid avgöranden i andra skatteärenden. Kontrollstyrelsen behöver för vissa övervakningsändamål uppgifter angående särskilda typer av fordon.

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

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

Registret är i princip offentligt. Det är med hänsyn härtill viktigt, att det utformas så att allmänhetens rätt att ta del av materialet i registret såvitt möjligt tillgodoses.

Enligt utredningen kan de krav som sålunda ställs på ett effektivt bilregister inte tillfredsställande tillgodoses med nuvarande registreringsorganisation. Registret ger sålunda f. n. inte tillräckligt omfattande information om de registrerade fordonen. Bl. a. saknas åtskilliga upplysningar angående besiktningsförhållandena. Stora brister föreligger även i fråga om aktualiteten hos registrerade uppgifter. Särskilt gäller detta redovisningen av äganderättsförhållandena.

Det angivna behovet för polisen att snabbt få tillgång till uppgifter ur registret kan inte tillgodoses i önskvärd utsträckning, vartill kommer att sökning efter fordon i praktiken endast kan ske efter registreringsnummer.

Det är enligt utredningen uppenbart, att nuvarande system för uppbörd av fordonsskatt från olika synpunkter inte är tillfredsställande. Statsverket undandras varje år betydande belopp i sådan skatt. En ändring av organisationen av bilregistreringen kan ge grund för bättre kontroll att fordonsägare fullgör sin skyldighet.

Kontrollen genom registret över att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs är f. n. inte tillräckligt effektiv, och undersökningar har visat att försäkringsskyldigheten eftersätts i betydande omfattning. Nuvarande bilregister kan inte heller på ett tillfredsställande sätt bilda underlag för en aktuell fordonsstatistik eller tillgodoses andra krav på statistisk information.

Till stor del kan bristfälligheterna tillskrivas den omständigheten att bilregistret kontorstekniskt sett varit tämligen oförändrat sedan 1943, då det erhöll sin nuvarande principutformning. Under de gångna åren har förutläggningarna för verksamheten väsentligt ändrats. Medan antalet registrerade fordon år 1939 var 249 000 och år 1945 96 000, uppgick det år 1966 till 2 030 000. Denna utveckling i förening med det förhållandet att bilregistret är utomordentligt rörligt i den meningen att däri intagna uppgifter ofta ändras har självfallet medfört en betydande ökning av arbetsbelastningen. Beaktas bör även den fortsatta, sannolikt starka tillväxten av fordonsbeståndet.

Utredningen har med hänsyn till angivna förhållanden kommit till den uppfattningen att en genomgripande omorganisation av bilregistreringen är nödvändig för att denna skall kunna tillfredsställande fylla sina uppgifter.

Bilregistreringens innebörd

Enligt det system som gäller i Sverige är registreringen förbunden med kontroll av att ett antal villkor för fordonets brukande är uppfyllda vid registreringstillfället. Registrering vägras sålunda, om fordonet inte godkänts vid föreskriven besiktning, om trafikförsäkrings- och fordonsskattskyldigheten inte fullgjorts etc. Huruvida fordonsägaren i fortsättningen fullgör vad som åligger honom i besiktning-, försäkrings- och skattehänseende påverkar däremot inte registreringen.

Ett grundläggande spørsmål är, om registreringsförfarandet även i en ny organisation bör omfatta förutom själva införandet i registret även en kontroll i olika hänseenden. Utredningen har härvidlag kommit till den grundläggande uppfattningen att själva registreringen — som givetvis måste innefatta ett konstaterande av att fordonet är av sådan typ och utformning att det skall intas i registret — i fortsättningen bör hållas skild från kontrollen över fordonsbeståndet och alltså ske oberoende av om förutsättningarna för rätt att bruka ett fordon föreligger. För denna ordning talar att det är ett väsentligt allmänt intresse att uppgifter om registreringspliktiga fordon så snart som möjligt kan föras in i registret så att dessa blir underkastade den fortlöpande kontroll som utövas via registret. Inom ramen för ett sådant system bör även gälla att varje fordon får en registreringsbeteckning, som följer det under hela dess livstid.

Den omständigheten att registreringsskyltarna som sådana endast tjänar till att identifiera fordonet och att de skyltar som lämnas ut för ett fordon hela tiden finns kvar på fordonet behöver enligt utredningen inte utesluta arrangemang, som möjliggör kontroll av förutsättningarna för brukandet. Utredningen anser sig ha funnit en lämplig lösning härvidlag genom de kontrollmärken som föreslås i det följande.

ADB inom bilregistreringen

Av den föregående redovisningen framgår att arbetet i bilregistret är mycket omfattande samt i stor utsträckning rutinbetonat. Entydiga regler kan uppställas för handläggningen av de flesta slag av registreringsärenden. En sådan verksamhet lämpar sig väl för ADB. Av utredningen gjorda kostnadsberäkningar — som närmare redovisas i det följande — visar att de årliga kostnaderna för en registreringsorganisation med ADB-teknik inte kommer att överstiga årskostnaderna för nuvarande organisation och att personalkostnaderna väsentligt kommer att sjunka. Samtidigt ger ett ADB-system av lämplig utformning möjligheter till större snabbhet inom bilregistreringen och därmed också till större aktualitet i den registrerade informationen. Även andra väsentliga fördelar uppnås. Framför allt får man förutsättningar för en betydligt förbättrad kontroll över fordonsbeståndet.

De krav som måste ställas på registret i fråga om snabb och aktuell information gör det nödvändigt att ta i anspråk en mycket avancerad datateknik med någon form av s. k. direktminnen. Utredningens närmare överväganden i fråga om valet av maskinutrustning och arbetsmetodik behandlas i ett särskilt avsnitt i det följande. I den principiella frågan om man bör välja ett datasystem med en centralt placerad datamaskin eller ett decentraliserat system med flera maskiner placerade hos exempelvis lokala registreringsmyndigheter gäller enligt utredningen bl. a. följande. Den omständigheten att ett centraliserat datasystem tillämpas behöver inte medföra en centraliserad administrativ handläggning. Vid ADB-teknik kan information överföras längre eller kortare distanser över det allmänna telefon- eller telexnätet eller över särskilt uppkopplade förbindelser. Kommunikationslinjerna kan kopplas direkt till datamaskinen. Med ett datakommunikationsnät av tillräckligt stor kapacitet och med anlitande av s. k. direktminnen, som möjliggör att lagrad information nås direkt, kan registreringsmyndigheter, polismyndigheter och andra organ — oberoende av var de befinner sig — snabbt få upplysningar ur registret. Med en så avancerad datateknik spelar maskinanläggningens placering inte någon avgörande roll för utformningen av registreringsorganisationen i övrigt. Vissa andra allmänna synpunkter kan emellertid anföras på valet mellan central eller lokal maskinanläggning.

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

Av stort intresse för systemvalet är givetvis kostnaderna. Större maskinanläggningar arbetar vanligen med en lägre kostnad per bearbetad enhet, särskilt om hänsyn även tas till kostnader för driftpersonal, lokaler etc. En

större centraliserad anläggning möjliggör även ett effektivare kapacitetsutnyttjande. De angivna omständigheterna ger klart utslag i utredningens kostnadsberäkningar. Dessa har baserats på en jämförelse mellan å ena sidan en lösning, som förutsätter ett centralt register med direktförbindelser till lokala registreringsmyndigheter, och å andra sidan en lösning med regionala register som bearbetas antingen vid för ändamålet nyupprättade datamaskinanläggningar eller hos länsstyrelsernas i sammanhanget utbyggda datakontor. I decentraliseringsalternativet har därvid förutsatts 20 maskinanläggningar, dvs. samma antal som i dag finns hos länsstyrelsernas datakontor. De årliga kostnaderna har i förra fallet beräknats till ca 20 milj. kr. och i senare fallet till 38 å 40 milj. kr. Kostnaderna för enbart maskininvesteringar har i förra fallet uppskattats till ca 20 milj. kr. och i senare fallet till åtminstone 2 å 3 gånger så mycket. I decentraliseringsalternativet har det visat sig att nämnvärda kostnadsskillnader inte uppstår mellan det fall då datakontoren utnyttjas och det då nya maskinanläggningar tillskapas. Detta sammanhänger främst med de dyrbara kompletteringar, som måste göras vid datakontoren, vilkas anläggningar byggts upp med magnetband som minnesmedium och vilka alltså saknar de direktminnen, som krävs för den snabba informationsbehandlingen inom bilregistreringen.

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

Remissyttranden

Remissinstanserna har allmänt anslutit sig till vad utredningen uttalat om bristerna i nuvarande bilregistreringsorganisation, och de har understrukit angelägenheten av att ett nytt system tillskapas, som medger rationellare arbetsformer, en större aktualitet och tillförlitlighet hos de registrerade uppgifterna och en bättre service åt de myndigheter, organisationer och enskilda vilka utnyttjar bilregistret för olika ändamål.

I sammanhanget har olika remissinstanser framhållit de särskilda krav som deras resp. verksamhets- och intresseområden ställer på bilregistreringen och som bör beaktas vid utformningen av ett nytt registreringssystem. *Statens trafiksäkerhetsverk* och *AB Svensk bilprovning* betonar särskilt den funktion bilregistreringen har i trafiksäkerhetsarbetet. *Rikspolisstyrelsen* redovisar de krav som polisens trafikövervaknings-, spanings- och utredningsarbete ställer på registret. *Bilskatteutredningen*, *exekutionsväsendets organisationsnämnd* och *postverket* uppehåller sig vid registrets funktion i samband med debitering och uppbörd av fordonsskatt och de anspråk som härmed följer på aktualitet och tillförlitlighet i registrets redovisning av fordonens ägarförhållanden m. m. *Försäkringsinspektionen* och

Trafikförsäkringsföreningen anför vissa allmänna synpunkter på bilregistrets utformning med hänsyn till möjligheterna att uppnå en effektivare kontroll av att fordonsägarna fullgör sin skyldighet att hålla trafikförsäkring. *Överbefälhavaren, försvarets materielverk* och *transportnämnden* framhåller betydelsen av ett effektivt fungerande bilregistreringssystem för den militära och civila beredskapsplanläggningen på transport- och fordonsområdet. *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* uppehåller sig slutligen vid bl. a. motorbranschens behov av snabbare och mera aktuell information från bilregistret.

Remissinstanserna har allmänt tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att själva registreringen i försättningen skall hållas skild från kontrollen över fordonsbeståndet och sålunda ej innefatta krav på att fordonet godkänts vid föreskriven besiktning, att trafikförsäkring tecknats och att fordonsskatt erlagts. Som närmare redovisas i det följande har *statens trafiksäkerhetsverk* och *länsstyrelsen i Stockholms län* endast gjort den reservationen, att de anser att kravet på besiktningssinstrument eller typintyg bör bibehållas för att säkerställa en tillfredsställande identifiering av fordonet vid registreringstillfället. — Remissinstanserna har också allmänt godtagit utredningens förslag att den beteckning som tilldelas fordonet vid registreringen skall följa det under hela dess livstid.

Med ett enda undantag — länsstyrelsen i Östergötlands län — har remissinstanserna genomgående biträtt utredningens förslag om övergång till central registerföring med tillämpning av ADB-teknik. I remissyttrandena framhålls allmänt de fördelar som med hänsyn till registreringsverksamhetens karaktär — mängden av registrerade och behandlade data och registreringsarbetets i stor utsträckning rutinbetonade art — kan uppnås med en omläggning till ADB. I flera yttranden påpekas också den större flexibilitet och de samordningsmöjligheter bl. a. i datahänseende som kan vinnas genom en centralisering av registerföringen. *Statskontoret* har för sin del också vitsordat rimligheten i utredningens beräkning av kostnadsskillnaden mellan ett centraliserat och ett decentraliserat datasystem.

Endast *länsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter lämpligheten av ett centralt ADB-system för bilregistreringen. Allmänt beklagar länsstyrelsen förhållandet, att det vid övergång till elektronisk databehandling ofta blir datamaskinen som bestämmer arbetsformerna inom administrationen och påverkar dennas lokalisering och struktur. Ett vanligt inslag i bilden är att övergången till ADB-förfarande ofta tas till intäkt för kraftiga centraliseringsåtgärder, som i sin tur leder till ökad storstadskoncentration. Länsstyrelsen säger sig överhuvud hysa en viss tveksamhet till den av utredningen förordade ADB-lösningen och ifrågasätter om man inte —

trots de nackdelar som nuvarande starkt föråldrade registreringssystem innebär — tills vidare bör begränsa sig till partiella reformer. Tid vinnas härigenom för ytterligare överväganden av frågan om databehandlingssystem. Övervägandena bör därvid inriktas på möjligheterna att anknyta ett sådant till länsstyrelsernas datacentraler.

De synpunkter som vissa remissinstanser anfört på den närmare utformningen av datasystemet redovisas i det följande i anslutning till utredningens förslag i fråga om val av maskinutrustning och arbetsmetodik.

III. Ny registreringsorganisation

Utredningen

Principiella synpunkter

Utredningen har funnit, att tekniska och ekonomiska skäl talar för att registerföringen centraliseras. Detta behöver emellertid inte påverka organisationen i övrigt av bilregistreringen. Övervägandena härvidlag gäller i vad mån man skall bibehålla en decentraliserad eller införa en centraliserad administration.

Det konstateras, att i fråga om bilregistreringen ett ganska stort antal arbetsmoment — såsom kontakten med allmänheten och den administrativa prövningen av inkommande ärenden etc. — kommer att kvarstå även om registreringen mekaniseras och att ifrågakvarande aktiviteter hellre bör ligga på det lokala planet än i ett centralt organ. En viktig aspekt är att den direkta kontakt mellan myndighet och allmänhet, som nuvarande registreringsorganisation ger möjlighet till, är av väsentligt värde och i princip bör bibehållas i en ny organisation. En särskild omständighet som enligt det följande bör beaktas är vidare att nuvarande bilregister hos länsstyrelserna representerar en inarbetad organisation och att i den finns kvalificerad personal som har utbildning för och erfarenheter av ifrågakvarande administration. Det bör under sådana förhållanden föreligga starka skäl, om man skall skapa ett nytt centralt organ för verksamheten. Det förhållandet att brister f. n. i viss utsträckning kan föreligga i fråga om en enhetlig behandling av likartade ärenden utgör i och för sig inte något hållbart argument för en centralisering av verksamheten. Det är närmast att se som en följd av att det f. n. saknas en huvudman med direktivrätt för hela registreringsorganisationen.

Sammanfattningsvis konstaterar utredningen, att den med beaktande av administrativa och därmed sammanhängande synpunkter anser sig böra förorda, att den nya organisationen får en decentraliserad uppbyggnad. Den bör bestå av ett antal lokala registreringsmyndigheter, som direkt skall be-

tjäna allmänheten och fatta beslut i olika ärenden. Då samtidigt tekniska och ekonomiska skäl talar för en centraliserad registerföring, bör de lokala registreringsmyndigheterna vara utrustade med direkta förbindelser till det centrala registret. Genom en sådan utformning av organisationen kan man tillgodose såväl tekniska och ekonomiska som administrativa och servicebetonade krav.

I fråga om huvudmannskapet framhåller utredningen, att det f. n. saknas en sammanhållande central instans för bilregistreringen. Det löpande arbetet bedrivs enligt givna författningsbestämmelser och i viss utsträckning enligt rekommendationer från olika centrala myndigheter, såsom statens trafiksäkerhetsverk, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, biluttagningsmyndigheten, transportnämnden och statistiska centralbyrån. Den omständigheten att en huvudman saknas för registreringsverksamheten i dess helhet kan i viss mån ha påverkat förutsättningarna för en enhetlig handläggningspraxis men torde sannolikt haft större inverkan på möjligheterna att rationalisera och förbättra arbetsmetoder. Vid ADB-teknik skärps kraven på enhetlighet i handläggningen av olika ärenden och på att ändringar i arbetsformerna genomförs likformigt i hela den lokala organisationen. Den del av arbetet som inte automatiseras avser till viss del förberedelser för den maskinella behandlingen. Också dessa arbetsuppgifter måste regleras mycket noga och mera i detalj än vad som är nödvändigt vid manuella arbetsrutiner.

På grund av anförda omständigheter förordar utredningen, att den nya organisationen för bilregistrering i central instans hålls samman av en myndighet med ansvar och direktivrätt inom hela arbetsområdet.

Den centrala registreringsmyndigheten

På den centrala registreringsmyndighet, som enligt det föregående bör finnas, skall ankomma att leda och övervaka verksamheten inom bilregistreringen, att utfärda föreskrifter och anvisningar — i förekommande fall efter samråd med andra av registreringsverksamheten berörda myndigheter — att fastställa formulär och blanketter inom verksamhetsområdet, att ansvara för det system- och programmeringsarbete som krävs för registret, att svara för erforderliga utbildnings- och rationaliseringsaktiviteter etc.

Utredningen — som anser att det måste finnas starka skäl om man skall tillskapa en ny central myndighet för angivna uppgifter — betonar att placeringen av själva maskinen inte har någon större betydelse för frågan var den centrala registreringsfunktionen skall ligga. Likaså gäller att möjligheterna att erhålla uppgifter ur registret endast i ringa utsträckning beror på var registret är placerat.

Det erinras om att nuvarande centrala bilregister är förlagt till statis-

tiska centralbyrån och placerat på datamaskin. Detta förhållande i förening med att myndigheten i övrigt har en omfattande datamaskin- och registerverksamhet kan synas utgöra skäl att knyta den centrala registreringsfunktionen till myndigheten. Med hänsyn till den avsevärda skillnaden i såväl uppbyggnad som uppgifter mellan det nuvarande och det framtida centrala registret har denna omständighet dock inte någon avgörande betydelse.

I valet mellan olika myndigheter måste man enligt utredningen lägga särskild vikt vid andra omständigheter än dem som har samband med datamaskinutrustningen. Härvid bör beaktas att en av bilregistreringens allra viktigaste uppgifter är att tjäna trafiksäkerheten. Det ter sig därför naturligt att förlägga de centrala registreringsfunktionerna till en myndighet som handlägger trafiksäkerhetsfrågor. Närmast ifrågakommer då statens trafiksäkerhetsverk och rikspolisstyrelsen. Av dessa båda myndigheter finner utredningen trafiksäkerhetsverket — som är den centrala förvaltningsmyndigheten på trafiksäkerhetsområdet — vara den som funktionellt och organisatoriskt ligger närmast till att svara för bilregistreringen. Verket har även förutsättningar att på ett ändamålsenligt och rationellt sätt handha den direktivrätt och de uppgifter i övrigt som skall ankomma på den centrala registreringsmyndigheten.

Den lokala registreringsorganisationen

Enligt utredningen motiverar allmänhetens berättigade krav på service — särskilt när det gäller registreringsärendena — och behovet överhuvud av kontakt mellan myndighet och allmänhet att den lokala registreringsorganisationen inte görs alltför gles. Samtidigt är det från administrativa och kostnadsmässiga synpunkter önskvärt, att registreringsmyndigheterna får en storlek som skapar möjligheter för ett rationellt utnyttjande av personalen och tillämpning av modern kontorsteknik.

Vid valet mellan olika organisatoriska lösningar har avgörande skäl ansetts tala för att knyta verksamheten till en redan befintlig organisation. Närmast ifrågakommer fyra alternativ, nämligen statens trafiksäkerhetsverks regionala organisation, AB Svensk bilprovning's lokala organisation, polisväsendet och länsstyrelserna.

Trafiksäkerhetsverkets och bilregistrets arbetsuppgifter har ett mycket nära samband, eftersom båda slagen av myndighetsutövning bl. a. syftar till kontroll över fordonsbeståndet och därmed ökad trafiksäkerhet. Detta har varit huvudskälet för utredningens förslag att trafiksäkerhetsverket skall bli central registreringsmyndighet. Möjligheter torde i och för sig också finnas att anknyta lokala registreringsmyndigheter till verkets regionala organisation, därvid det dock av service- och kontaktskäl sannolikt blir nödvändigt att förutom de sju distriktskontoren även utnyttja kontoren på stationsorterna. Allmänt gäller emellertid att bilregistreringen innefattar

arbetsuppgifter av helt annan karaktär än den som f. n. ankommer på ifrågavarande distriktsorganisation. Denna skulle därför behöva byggas ut och tillföras en personal, som i realiteten skulle innebära tillskapandet av en helt ny regional registreringsorganisation.

Om alternativet med en anknötning av registreringsuppgifterna till AB Svensk bilprovningens lokala organisation och då närmast till dess besiktningstationer kan sägas, att verksamheten vid dessa är av utpräglat teknisk art, vartill kommer att stationernas verksamhetsområden i många fall är så pass begränsade att de inte kan bilda underlag för en rationell registreringsorganisation.

I fråga om en anknötning till polisväsendet torde det enligt utredningen vara svårt att på basis av de relativt många — ca 120 — och i åtskilliga fall mycket små polisdistrikten skapa effektiva och rationella arbetsenheter för bilregistreringen. Beaktas här i sammanhanget att registreringsverksamheten är väsensskild från ordinärt polisarbete och innefattar en del arbetsuppgifter, som inte lämpligen bör fullgöras av polispersonal. Poliskontoren måste därför tillföras personal — främst på kontorssidan — om de skall tjänstgöra som lokala registreringsmyndigheter. I praktiken skulle det innebära att registreringsarbetet fick anförtros åt någon form av registreringskontor, som endast mer eller mindre formellt blev knutna till poliskontoren.

Vad slutligen angår länsstyrelserna konstaterar utredningen att man genom en anknötning av den lokala registreringsverksamheten till dessa på en gång får goda möjligheter till service gentemot allmänheten och samtidigt tillgodoser behovet av arbetsenheter av sådan storlek och struktur att de blir rationella och effektiva. Betydelsefullt är vidare att det redan nu hos länsstyrelserna finns personal, som har utbildning för och erfarenhet av den ifrågavarande administrationen och ärendeprovningen. Att ha tillgång till den är av särskilt värde inte bara vid övergången till den nya registreringsorganisationen utan även vid dennas fortsatta verksamhet. Utredningen föreslår därför, att bilregistreringens lokala funktioner liksom hittills knöts till länsstyrelserna.

Remissyttranden

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens organisationsförslag. Vissa remissinstanser har förordat andra lösningar. Ett par remissinstanser anser sålunda att statens trafiksäkerhetsverk skall ha hand om både de centrala och lokala registreringsfunktionerna. Någon remissinstans finner skäl tala för att polisväsendet får hela ansvaret för bilregistreringen. Ett par remissinstanser slutligen anser, att statistiska centralbyrån bör vara central registreringsmyndighet.

Bland de remissinstanser som intagit en allmänt positiv ståndpunkt till

förslaget — i vad avser såväl registreringens centrala anknytning till statens trafiksäkerhetsverk som dess lokala anknytning till länsstyrelserna — återfinns *riksåklagaren, överbefälhavaren, försvarets materielverk, statskontoret, postverket, motorredskapsutredningen, bilskatteutredningen* och *AB Svensk bilprovning*. Vissa remissinstanser har utan att kommentera förslaget i vad avser den lokala organisationen tillstyrkt förslaget om statens trafiksäkerhetsverk som central registreringsmyndighet. Det gäller närmast *Näringslivets trafikdelegation* och *Riksförbundet Landsbygdens folk. Länsstyrelsen i Blekinge län* har utan att kommentera förslaget i fråga om den centrala organisationen tillstyrkt den förordade anknytningen av de lokala funktionerna till länsstyrelserna. — I flera av de angivna remissyttrandena understryks behovet av en centralt sammanhållande instans för bilregistreringen och framhålls lämpligheten med hänsyn till registreringens nära samband med trafiksäkerhetsintresset att trafiksäkerhetsverket blir den ansvariga myndigheten. I fråga om den lokala anknytningen till länsstyrelserna har dessas erfarenhet i hithörande frågor ävensom deras möjligheter till en på en gång rationell och geografiskt fördelad service betonats.

Tjänstemännens centralorganisation har inte heller något att erinra mot att trafiksäkerhetsverket blir central instans med uppgift att utfärda direktiv och föreskrifter för bilregistreringen. Däremot bör den statistiska registreringsfunktionen handhas av statistiska centralbyrån, till vilken f. n. en centralisering sker av statistikproduktionen på en rad andra områden. — *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* ansluter sig till förslaget om trafiksäkerhetsverket som centralt ansvarig myndighet men anser sig endast kunna acceptera den lokala verksamhetens förläggning till länsstyrelserna som ett övergångsarrangemang. Redan önskvärdheten av en klar organisatorisk uppbyggnad talar sålunda för att trafiksäkerhetsverket får hand även om den lokala administrationen. Härtill kommer serviceaspekterna, beträffande vilka det kan ifrågasättas om länsstyrelserna kan erbjuda den geografiskt fördelade service som är önskvärd. De båda remissinstanserna är emellertid medvetna om att trafiksäkerhetsverket inte f. n. har en sådan lokal organisation att det kan fullgöra de lokala registreringsuppgifterna. Dessa kan därför tills vidare ligga kvar hos länsstyrelserna, men det förutsätts då att man allvarligt överväger möjligheterna att på viss sikt överföra dem till trafiksäkerhetsverket.

Körkortsutredningen framhåller — såsom redovisas i det följande — att den kommer att föreslå en centraliserad registerföring på körkortsområdet och att den närmare överväger betingelserna för en samordning av ett centralt körkortsregister med ett centralt bilregister. Körkortsutredningen kommer sannolikt inte att föreslå någon mera betydande ändring beträffande länsstyrelsernas funktioner i fråga om handläggningen av körkortsärenden.

Den finner starka skäl för att det centrala körkortsregistret förläggs till trafiksäkerhetsverket.

Statens trafiksäkerhetsverk förordar en organisatorisk lösning, som innebär att bilregistreringens såväl centrala som lokala funktioner knyts till trafiksäkerhetsverket. Härvid påtalas de många fördelar som ligger i att ha hela verksamheten förlagd till en och samma myndighet, bl. a. från direktivsynpunkt. Verket har också en lokal organisation, som — inräknat stationsorterna — omfattar ett större antal orter än vad länsstyrelseorganisationen gör. Det har vidare på det lokala planet ett långt drivet samarbete med olika lokala myndigheter, polisväsendet och företrädare för bilhandeln. Trafiksäkerhetsverket är i och för sig medvetet om att vissa rekryterings- och andra personalproblem kan uppstå. Fördelarna anses dock överväga de härmed sammanhängande olägenheterna.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anser, att mycket talar för att trafiksäkerhetsverket blir den centrala sammanhållande myndigheten. Beträffande den lokala verksamheten ifrågasätter organisationerna, om inte utredningen övervärderat behovet av en decentraliserad registreringsorganisation, särskilt med hänsyn till de möjligheter som finns att telefon- och brevledes kommunicera med en central registreringsinstans. Det behov som likväl kan finnas av lokala organ med möjlighet att informera om registreringsproceduren, att tillhandahålla anmälningsblanketter och att vid behov förmedla kontakter mellan allmänheten och det centrala bilregistret borde kunna tillgodoses med anlitande av trafiksäkerhetsverkets regionala organisation. Även AB Svensk bilprovning stationsnät skulle härvidlag kunna utnyttjas.

En lösning som innebär att den centrala registreringsfunktionen knyts till statistiska centralbyrån förordas av statistiska centralbyrån, rikspolisstyrelsen och länsstyrelsen i Örebro län.

Statistiska centralbyrån har — som framgår av det föregående — betonat vikten av att det centrala bilregistret integreras med andra av centralbyrån förda samhällsinformativa register. Redan detta utgör ett starkt skäl för att den centrala registreringsfunktionen knyts till centralbyrån. Härtill kommer att det centrala bilregistret skall tjäna olika och inbördes artskilda ändamål. Detta medför att den myndighet som har ansvaret för registret måste ta hänsyn till i vissa fall motstridande krav från avnämarnas sida. Genom sin allmänna servicekaraktär har centralbyrån ingående erfarenhet av de problem som härvid uppstår. Det förhållandet att den har ställning av ett neutralt databehandlingsverk innebär en särskild fördel, då det gäller att lösa dem. Med hänsyn till angivna förhållanden föreslår centralbyrån i första hand, att den blir central myndighet för bilregistreringen. Det framhålls, att detta i princip inte hindrar att vissa befogenheter — om så anses

önskvärt — tilläggs annan myndighet. Det kan exempelvis gälla utfärdandet av anvisningar till de lokala registreringsmyndigheterna, handläggningen av frågor rörande tillämpning eller ändring av författningar angående bilregistrering etc. Det är emellertid även tänkbart, att en myndighet blir central registreringsmyndighet och en annan får till uppgift att föra registret. Skulle en sådan uppdelning bedömas önskvärd, förutsätter centralbyrån att i vart fall sistnämnda uppgift tillkommer centralbyrån. I fråga om lokaliseringen av bilregistret förordas i första hand att detta förläggs till centralbyråns produktionsfilial i Örebro. Möjlighet finns emellertid också att placera det i Stockholm.

Rikspolisstyrelsen konstaterar, att enligt de redovisade riktlinjerna för den framtida bilregistreringen en av de viktigaste ledningsfunktionerna kommer att vara att på olika sätt verka för rationella och effektiva metoder i registreringsarbetet. Med hänsyn härtill synes statistiska centralbyrån bäst lämpad som central registreringsmyndighet. I fråga om de lokala registreringsorganen bör dessa enligt styrelsen i princip ha verksamhetsområden motsvarande polisdistriktens och ligga i anslutning till polisens vaktkontor på centralorterna. De bör emellertid vara organisatoriskt fristående i förhållande till polismyndigheterna. — Även *länsstyrelsen i Örebro län* förordar, att centralbyrån blir central registreringsmyndighet, och hänvisar till möjligheten att förlägga registret till centralbyråns produktionsfilial i Örebro.

En lösning innebärande att bilregistreringen knyts till polisväsendet förs slutligen fram av *riksrevisionsverket*. I verkets yttrande framhålls bl. a., att polisdistrikten såsom indelningsgrund för den lokala registreringsorganisationen har företrädare framför länsindelningen genom bättre möjligheter till service och kontakt med allmänheten. De ändringar som kan förutses i läns- och polisdistriktsindelningen torde också komma att verka i utjämnande riktning i fråga om de två organisationernas förmåga att verka som effektiva och rationella arbetsenheter. En förläggning av de lokala registreringsuppgifterna till polismyndigheterna bör också ge möjlighet till bättre utnyttjande av de sammanlagda maskinresurserna för bilregistrering och information inom polisväsendet. Ett val av polisväsendet som lokalorganisation synes närmast medföra, att rikspolisstyrelsen som centralmyndighet för detta bör ha hand om tillsyn och ledning av bilregistreringen.

IV. Kontroll över fordonsbeståndet

Utredningen

Gällande bestämmelser om besiktning m. m.

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

Reglerna om periodisk kontrollbesiktning finns i 24 § VTF. Enligt detta stadgande skall kontrollbesiktning med regelbundna mellanrum ske av vissa fordon som används i yrkestrafik eller uthyrningsrörelse, vidare av vissa andra fordon såsom brandfordon, ambulanser etc. Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn skall, om fordonet är minst tre år gammalt, årligen undergå kontrollbesiktning i den mån Kungl. Maj:t inte förordnar annat.

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

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

Närmare bestämmelser om den löpande kontrollen finns i 52—56 §§ VTK. Bl. a. stadgas här om den rapportering, som i hithörande frågor skall ske

mellan olika myndigheter. Av särskilt intresse för bedömningen av behovet av information i bilregistret är vad som föreskrivs om den rapportering som skall göras till vederbörande registreringsmyndighet i samband med att föreläggande om kontrollbesiktning meddelats eller upphört att gälla, körförbud meddelats eller eljest inträtt eller upphört att gälla eller körförbud hävts av trafiksäkerhetsverket. Om de anteckningar som ifrågavarande registreringsmyndighet skall göra i bilregistret bl. a. i anslutning till denna rapportering stadgas i 33 § VTK.

Det framgår av angivna bestämmelser, att bilregistret endast i begränsad omfattning innehåller uppgifter om den löpande kontrollen av fordonen. Möjligheterna till övervakning av att den periodiska besiktningen fullgörs kompletteras genom bestämmelser om anteckningar på besiktningssinstrument och typintyg och genom föreskrifter i 24 § 3 mom. VTF om anbringande av märke på fordon i vissa fall. Besiktningssinstrument och typintyg skall enligt 10 § 6 mom. VTF medföras vid färd.

Behov av uppgifter i bilregistret

De uppgifter som förs in i bilregistret i samband med att ett fordon första gången registreras är självfallet av stor betydelse från kontrollsynpunkt. Det finns dock enligt utredningen ingen anledning att i principbetänkandet ta upp hithörande problem.

Av trafiksäkerhetsskäl är det angeläget att en effektiv övervakning sker av att kontrollbesiktningsskyldigheten fullgörs. Bilregistret, som mycket ofullständigt redovisar data angående företagna besiktningar, kan i dagens läge endast i begränsad utsträckning användas för en sådan övervakning. I stället har för kontrollen måst utarbetas ett relativt invecklat regelsystem, vilket bygger på kontrollmärken och anteckningar i instrument och intyg och vars effekt till stor del beror på intensiteten i polisövervakningen. I prop. 1964: 132, vari förslaget om kontrollbesiktning lades fram, förutsattes också att en omläggning av förfarandet vid bilregistrering skulle komma till stånd och därmed förutsättningar skapas för övervakning i andra former av att körförbud och besiktningsskyldighet iakttogs.

Utredningen understryker angelägenheten att få till stånd en bättre ordning. Detta förutsätter en såvitt möjligt fullständig redovisning av uppgifter om fordonens tillstånd och deras ställning i besiktningshänseende. Bl. a. bör av registret framgå a) den tidpunkt när ett fordon skall inställas till periodisk kontrollbesiktning, b) den åtgärd som vidtagits vid inställelse, c) den tidpunkt när fordon skall inställas för kontrollbesiktning enligt föreläggande av länsstyrelse, förrättningsman vid flygande inspektion eller besiktningssman enligt b), d) de åtgärder som vidtagits vid inställelse enligt föreläggande, e) körförbud som meddelats av förrättningsman vid flygande inspektion eller inspektion hos försäljare. Av registret bör vidare framgå

sådana körförbud som automatiskt inträder om fordon inte inställs till kontrollbesiktning.

För att önskemålen om information i registret skall kunna uppfyllas måste en viss utvidgning ske av den rapporteringsskyldighet, som olika organ har till registreringsmyndigheterna. Den härmed följande arbetsökningen behöver inte bli särskilt omfattande, eftersom vissa andra i betänkandet specificerade uppgifter kan falla bort. Med den utvidgade rapporteringsskyldigheten växer givetvis också arbetsbelastningen för registreringsmyndigheterna. Genom att registret samtidigt automatiseras blir emellertid verkningarna härav inte av någon väsentlig praktisk betydelse.

Enligt utredningen visar också omfattningen av undandragen fordonsskatt och av ej erlagda bilförsäkringspremier att det finns betydande brister i nuvarande övervakning. I betänkandet redovisas uppskattningar som tyder på att årligen cirka 8 milj. kr. i fordonsskatt undandras statsverket. Det hänvisas vidare till vissa av försäkringsinspektionen gjorda beräkningar, enligt vilka antalet bilägare som undandrar sig att fullgöra trafikförsäkringsskyldigheten uppgår till drygt 100 000 och att premiebortfallet torde uppgå till 40—50 milj. kr. per år. Delvis kan angivna brister hänföras till faktorer, som det faller utanför utredningsuppdraget att behandla. Till en del sammanhänger de emellertid med en otillräcklig aktualitet och tillförlitlighet hos uppgifterna i registret och med det förhållandet att kontrollen från detta inte är tillräckligt effektiv. Det är emellertid i dessa fall inte primärt fråga om en mera omfattande redovisning av uppgifter i registret.

Särskilda åtgärder för effektivisering av kontrollen

En effektiv kontroll förutsätter en såvitt möjligt fullständig redovisning av besiktnings-, skatte- och trafikförsäkringsförhållandena. Kontrollen som sådan kan i praktiken tänkas ske genom ett förfarande för efterlysning eller efterspaning av ägare till fordon, hos vilka brister konstaterats i registret. Ett efterlysningsförfarande tillämpas redan nu t. ex. när trafikförsäkring avanmälts utan att ny sådan antecknats i registret. Att mera allmänt tillämpa förfarandet som kontrollinstrument i anslutning till ett utbyggt och effektiviserat register anser sig utredningen dock inte kunna tillstyrka. Bl.a. de väsentligt ökade anspråk som därmed skulle ställas på polismyndigheterna talar mot ett sådant arrangemang. Inte heller kan det — med utredningens grundsyn på registreringens innebörd — bli fråga om en lösning som innebär exempelvis att registreringsskyltarna avlägsnas vid underlåtenhet att fullgöra vissa skyldigheter. En bättre lösning är då att tillämpa ett system med kontrollmärken, vilket i princip kan tänkas fungera på följande sätt.

Kontrollmärkena, som avses anbringade på viss bestämd plats på fordonet, bör anknyta till en viss kontrollperiod — lämpligen kalenderår — och

märkenas färg bör variera för varje period. Strax före ingången av en ny kontrollperiod genomgås registret maskinellt, och märken sänds ut till fordonsägare beträffande vilkas fordon registret visar att fordonsskatt erlagts och föreskriven kontrollbesiktning fullgjorts. En förutsättning är vidare, att ingen anteckning finns om att trafikförsäkring upphört att gälla eller att körförbud meddelats eller eljest inträtt. — På motsvarande sätt skall kontrollmärken tillhandahållas nyregistrerade fordon, vilka är typ- eller registreringsbesiktigade och för vilka avtal om trafikförsäkring tecknats. Krav på erlagd fordonsskatt anser utredningen dock inte böra uppställas. Detta skulle nämligen medföra ett från arbetssynpunkt tyngande kassaförfarande hos länsstyrelserna, och fördelarna med en maskinell skatteuppbörd — som utredningen förordar — skulle inte kunna utnyttjas till fullo.

Genom ett sådant system kan man få en kontroll av de registrerade fordonen direkt i trafiken med de fördelar detta innebär från övervakningssynpunkt. Fordonsägarna kan med en sådan ordning förväntas i betydligt större utsträckning än nu finna det angeläget att fullgöra sina skyldigheter och även att göra vederbörliga anmälningar till registret om t. ex. ägarbyten och adressförändringar.

Genom den effektivare kontrollen och de förbättrade informationsmöjligheterna uppnås även andra fördelar. Bl. a. anser utredningen det möjligt att i princip slopa nuvarande regler om skyldighet att vid färd medföra besiktningssinstrument eller motsvarande handlingar. Anledning kan möjligen finnas att bibehålla nämnda krav i vad avser lastbilar och eventuellt vissa andra särskilda fordonstyper. Härmed sammanhängande specialproblem avser utredningen att behandla i det fortsatta utredningsarbetet.

Ett kontrollmärkesystem medför även vissa problem. Under löpande kontrollperiod kan händelser inträffa som medför att fordon inte får brukas. Fordonet bör då i princip inte bära giltigt kontrollmärke. Om fordon t. ex. beläggs med körförbud kan detta markeras genom att kontrollmärke avlägsnas. Så kan även ske om trafikförsäkring upphör att gälla och om fordonsägaren trots anmaning uraktlåter att teckna ny sådan. Under kontrollperiod kan vidare inträffa att föreläggande om kontrollbesiktning meddelas. Detta förhållande bör då utmärkas på fordonet. Ett lämpligt arrangemang då rätten att använda fordon tidsmässigt eller eljest begränsas kan vara att på fordonet anbringa ett interimistiskt märke av särskilt utseende.

Utredningen upphåller sig i sammanhanget bl. a. vid de problem som sammanhänger med uppbörden av fordonsskatt. Från bilregistreringssynpunkt är det — som närmare utvecklas i annat sammanhang — önskvärt att skatteuppbörden även i framtiden är förlagd till en enda termin per år. Skatten för visst år uppbärs f. n. i februari—mars under året. Det skulle med hänsyn till kontrollmärkets tänkta giltighetstid i och för sig vara av värde, om uppbörden förlades till sista kvartalet före beskattningsåret. En sådan ordning är emellertid inte en förutsättning för att systemet skall

fungera. Kontrollen av skattskyldighetens fullgörande kan ju i och för sig avse skatten för det år vid vars slut märket sänds ut. Märket är då ett tecken på att anteckningar inte finns i registret om restföring av skatt.

De angivna märkena förutsätts i första hand bli utlämnade av den centrala registreringsmyndigheten och av länsstyrelserna. Det kan därutöver övervägas att låta AB Svensk bilprovning lämna ut märken i vissa fall.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen, att nuvarande form av kontrollmärken avskaffas och att i stället ett kontrollmärkesystem införs som möjliggör övervakning av såväl besiktnings- som fordonsskatte- och trafikförsäkringskyldighetens iakttagande. Den närmare utformningen av det föreslagna systemet är beroende av mera detaljerade undersökningar av bl. a. systemteknisk art och kommer därför att redovisas i utredningens slutbetänkande.

Remissyttranden

Vad utredningen i anslutning till frågan om kontrollen över fordonshandlaget allmänt anför om behovet av ett mera aktuellt, tillförlitligt och fullständigt registermaterial som underlag för fordonskontrollen i olika hänseenden vitsordas allmänt av remissinstanserna.

Utredningens mera konkreta förslag i fråga om en utökning av de registrerade uppgifterna avser främst fordonens besiktningsförhållanden. AB Svensk bilprovning konstaterar, att utredningens förslag i denna del för bolaget innebär, att utfallet av varje kontrollbesiktning måste rapporteras till registret. Rapporteringen blir sålunda avsevärt mera omfattande än för närvarande. Några principiella svårigheter att verkställa den föreligger dock inte. Bolaget anser också, att en fullständig rapportering om fordonens besiktningsförhållanden med åtföljande kontroll från bilregistret torde komma att innebära en effektivisering av fordonsövervakningen. Länsstyrelsen i Blekinge län anser för sin del, att det beträffande den årliga kontrollbesiktningen bör räcka att registret underrättas om godkända besiktningar och meddelade körförbud, möjligen även om att förelägganden om ny besiktning ej efterkommits inom inställetsterminen. Däremot synes det knappast fylla någon funktion att belasta registret med anmälningar om återbesiktningar. En godtagbar kontroll i fråga om dessa torde kunna ordnas inom besiktningsorganisationen.

Utredningens förslag om införande av ett kontrollmärkesystem som medel att övervaka fordonens besiktnings-, skatte- och försäkringsförhållanden har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. I åtskilliga fall har dock reservation gjorts för systemets utformning i skilda hänse-

enden, varjämte i en del fall ställningstagandena angetts vara preliminära i avvaktan på utredningens mera detaljerade förslag. Bland remissinstanserna som uttalar sig klart positivt för förslaget och finner det välgrundat och ägnat att förbättra fordonskontrollen är främst *statens trafiksäkerhetsverk, länsstyrelserna i Blekinge, Älvsborgs och Östergötlands län, riksåklagaren jämte överåklagarna i Stockholm och Göteborg och länsåklagarmyndigheten i Hallands län samt Motororganisationernas samarbetsdelegation och Sveriges trafikbilägares riksförbund.*

En mera allmänt negativ inställning till förslaget intar *Näringslivets trafikdelegation, Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.* Näringslivets trafikdelegation framhåller, att det föreslagna systemet förefaller väl komplicerat från administrativ synpunkt. Märken rörande utförd kontrollbesiktning förekommer redan, och hanteringen av dem innebär ett enkelt administrativt förfarande. I övrigt påpekas de problem som uppkommer genom att fordonsskatten och även fordonsförsäkringen i åtskilliga fall uppdelas på flera delbetalningar. Skäl finns därför enligt delegationen att förenkla kontrollsystemet och ordna detta på annat sätt än genom utfärdandet av särskilda märken som bevis för att skatt- och försäkringsskyldigheten fullgjorts. — De övriga båda angivna organisationerna anser inte, att övertygande skäl anförts för utredningens förslag. Systemet skulle även enligt deras uppfattning bli väl komplicerat, och det synes ej underlätta polisens uppföljning av ärenden rörande bristande skattebetalning, försäkringsplikt etc.

Vissa remissinstanser såsom *statskontoret* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser sig böra avvakta med ett ställningstagande till dess mera detaljerade förslag från utredningen föreligger. Statskontoret framhåller allmänt, att det föreslagna systemet synes innebära omfattande administrativa rutiner. Ett eventuellt genomförande av detsamma måste därför kunna motiveras av en väsentligt förbättrad kontroll. Statskontoret finner, att möjligheter härtill föreligger, men att vissa frågor rörande det föreslagna förfaringssättet bör bli föremål för ytterligare överväganden. Det är också angeläget att söka uppskatta de ekonomiska vinster som systemet kan medföra.

I fråga om de synpunkter som i övrigt anförts på enskildheter i utredningens förslag kan följande nämnas.

AB Svensk bilprovning och länsstyrelsen i Stockholms län uppehåller sig särskilt vid frågan om märkesystemets funktion från kontrollbesiktningssynpunkt och med hänsyn till fordonens trafiklämplighet överhuvud. *AB Svensk bilprovning* framhåller, att man med nuvarande system — med ett enbart till kontrollbesiktningen knutet kontrollmärke — kan med ledning av registreringsnumret direkt av kontrollmärket avgöra om ett fordon genomgått föreskriven kontrollbesiktning. Utredningens förslag innebär, att denna möjlighet försvinner. Det av utredningen förordade kontrollmärkesystemet

konstateras innebära, att ett fordon som vid slutet av ett kalenderår uppfyller kraven för brukande erhåller märke för det därpå följande kalenderåret. Om fordonet under året inte inställs till kontrollbesiktning, får visserligen bilägaren och polisen meddelande härom, men fordonet behåller likväl sitt märke. Den praktiska kontrollen kommer under sådana förhållanden att ske först i den mån fordonet påträffas t. ex. vid flygande inspektion. Enligt bolagets mening torde dock ett meddelande från bilregistret om att fordonet inte genomgått föreskriven besiktning i de flesta fall resultera i att fordonsägaren fullgör besiktningsskyldigheten.

Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterar, att anledningarna till att ett motorfordon kan komma att sakna föreslaget kontrollmärke inte är likvärdiga. Skälet kan vara antingen att fordonet inte är i ett från trafiksäkerhetssynpunkt godtagbart skick eller att ägaren inte fullgjort vissa ekonomiska förpliktelser. Lämpligheten av att genom avsaknad av kontrollmärke utvisa så artskilda brister kan ifrågasättas. Trafikfarliga fordon bör sålunda helst utmärkas på annat sätt än de fordon för vilka skatt eller försäkringspremie ej erlagts. Om en sådan ordning inte går att genomföra inom ramen för ett kontrollmärkesystem, synes tillfredsställande säkerhet kunna vinnas endast om polisen hos den centrala registreringsmyndigheten vid varje tillfälle efterforskar anledningen till att fordon saknar kontrollmärke.

Vissa synpunkter på kontrollmärkesystemets funktion från trafikförsäkringssynpunkt har anförts av främst försäkringsinspektionen samt länsstyrelsen i Stockholms län.

Försäkringsinspektionen framhåller, att medan kontrollmärke inte skall kunna erhållas vid nyregistrering med mindre trafikförsäkringsbevis kan uppvisas, det vid förändring av äganderätten till fordon ej föreligger ett sådant incitament att teckna trafikförsäkring. Med tanke på den stora frekvensen i fråga om äganderättsförändringar anser inspektionen det angeläget, att åtgärder vidtas för att motverka underlåtenhet i nämnda hänseende. Detta kan exempelvis ske genom att märkets giltighetstid begränsas, förslagsvis till ett kvartal. En sådan begränsning minskar överhuvud möjligheterna att bruka ett fordon som är oförsäkrat, oavsett om ägarbyte ägt rum eller ej. — Enligt *länsstyrelsen i Stockholms län* kan det ifrågasättas, huruvida försäkringsavtal som regel bör få tecknas för kortare tid än ett eller ett halvt år, detta för att förhindra att fordon under löpande kontrollperiod framförs utan att gällande trafikförsäkring finns. Tvingande föreskrift därom kan antingen införas i lagen om trafikförsäkring eller också kan försäkringsinspektionen utfärda en rekommendation i ämnet. Erläggande av försäkringspremie synes däremot kunna uppdelas på flera terminer.

På de med kontrollmärkesystemet förenade fordonsskatteproblemen har synpunkter anförts särskilt av bilskatteutredningen, statskontoret och länsstyrelsen i Östergötlands län.

Bilskatteutredningen, som finner kontrollmärkesystemet fördelaktigt från många synpunkter, understryker vikten av att sambandet mellan kontrollmärke och fordonsskatt tillräckligt beaktas. Sålunda är det väsentligt att kontrollmärket utgör bevis på att skatt erlagts för det år märket gäller och inte endast — vilket bilregisterutredningen angett som en alternativ lösning — att skatt erlagts för föregående år. Bilskatteutredningen kan dock ansluta sig till bilregisterutredningens uppfattning, att krav på inbetalning av fordonsskatt inte skall behöva uppställas som villkor för att ägaren till nyregistrerade fordon skall utfå kontrollmärken. Detta motiveras av önskvärldheten att undvika ett tyngande kassaförfarande och kan accepteras med hänsyn till att skattskyldigheten ändå kan antas bli fullgjord när det gäller nya fordon. Bilskatteutredningen uppehåller sig slutligen vid frågan om systemets anpassning till det fallet att fordonsskatten mera allmänt delas upp på flera terminer. Med hänsyn härtill och även till det förhållandet att kontrollbesiktning verkställs under olika tider på året för olika fordon kan det finnas behov av kontrollmärke, som inte avser helt kalenderår. En tänkbar lösning kan vara att märket genom en kombination av färg — som anger år — och siffra/siffror — som anger månad — utvisar för hur lång tid märket gäller.

Statskontoret anser det vara av betydelse att vid ett införande av systemet kontrollmärkeperioden direkt anknyts till endera av perioderna för skatt, trafikförsäkring eller kontrollbesiktning. Den från administrativ synpunkt bästa lösningen synes härvidlag vara att den årliga distributionen samordnas med skatteuppbörden. De förhållandevis få fordon, för vilka skatten uppdelas på mer än en termin, torde inte utgöra hinder för en sådan lösning. Man kan med en sådan ordning uppnå, att genom kontrollmärket markeras att fordonsskatt erlagts för löpande år. Det bör i sammanhanget även beaktas möjligheten att låta kontrollmärkeperioden omfatta exempelvis tiden den 1 mars till den 28 februari i stället för kalenderår, i vilket fall nuvarande uppbördstermin måste ändras om kontrollmärke- och skatteperioderna samordnas. Även *länsstyrelsen i Östergötlands län* understryker önskvärldheten av att märket blir en markering av att fordonsskatten erlagts för det år märket avser och hänvisar i sammanhanget till möjligheten att frånga kalenderåret som giltighetstid för kontrollmärket.

Utredningens förslag angående slopande av nuvarande regler om skyldighet att vid färd medföra besiktningsinstrument eller motsvarande handlingar hälsas med tillfredsställelse av *riksåklagaren* och *länsåklagarmyndigheten i Hallands län*. Det konstateras, att förslaget dels innebär en förenkling för fordonsgärens dels verkar i riktning mot en önskvärd avkriminalisering på detta

område. Länsstyrelsen i Stockholms län anser dock, att kravet på att besiktningssinstrument skall medföras under färd bör bibehållas. Möjlighet vinnes då bl. a. att ute i trafiken kontrollera att ett registreringsnummer är anbringat på rätt fordon.

Flera remissinstanser understryker angelägenheten av att kontrollmärkena utformas så att olovlig hantering och användning av dem motverkas.

V. Fordonsskatten

Utredningen

Gällande bestämmelser

De grundläggande bestämmelserna om fordonsskatt finns i automobilskatteförordningen. Enligt denna föreligger — med vissa i förordningen angivna undantag — skattskyldighet för registreringspliktiga motorfordon och släpvagnar. Skatt utgår med visst årligt belopp, vilket varierar för skilda slag och storlekar av fordon. Skattepliktigt fordon får inte brukas, förrän skatten erlagts.

Skattskyldigheten inträder i princip med den kalendermånad då fordon första gången införs i bilregister och upphör med utgången av den månad då fordon avförts ur bilregister. Skattskyldig är för visst kalenderår den som vid årets början varit eller bort vara antecknad i bilregistret som ägare av fordonet eller vid nyregistrering under kalenderåret, den som därvid antecknats som ägare.

I kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m. finns bestämmelser bl. a. om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av fordonsskatt samt om skattekvitton och redovisning av dessa. Enligt kungörelsen skall fordonsskatt i registret påföras den skattskyldige första gången vid registreringen och därefter i princip för varje kalenderår så länge fordonet är underkastat skatteplikt. Uppbörd av skatt för fordon, som är införda i registret vid kalenderårets början, sker genom postverkets försorg. Uppbördsterminen infaller under februari—mars. Registreringsmyndigheten sänder i god tid före terminens början mot postförskott ut skattekvitton till de skattskyldiga. Postverket sätter in influtna skattebelopp på statsverkets checkräkning i riksbanken för resp. registreringsmyndighets räkning och avger senast den 15 april redovisning över inlösta och inte inlösta skattekvitton. I bilregistret noteras restföring av obetald skatt.

När ansökan görs om registrering av skattepliktigt fordon skall den skatt som belöper på tiden från skattepliktens inträde till årets slut betalas in till registreringsmyndighet. Inbetalningen är därvid en förutsättning för att bevis om registrering skall lämnas ut. Om anmälan sker av förhållande som

medför skyldighet att erlägga fordonsskatt eller att erlägga sådan skatt med högre belopp än tidigare skall på samma sätt den påförda skatten inbetalas. Inbetalning görs i de angivna fallen i den ordning som gäller för inbetalning i allmänhet till myndigheten. Inbetald skatt redovisas i särskild uppbörds-längd.

I kungörelsen den 9 november 1956 (nr 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt finns bestämmelser om rätt till anstånd med erläggande av viss del av skatt för fordon, vilket vid kalenderårets början är infört i bilregister och för vilket årsskatten överstiger visst belopp.

Utredningens överväganden

U p p b ö r d s s y s t e m e t. Bestämmelserna angående uppbörd av fordonsskatt har i stort sett varit oförändrade sedan år 1924. Med hänsyn bl. a. till den ökning av fordonsbeståndet som skett motsvarar de inte nutida krav. — Utredningen har från bilskatteutredningen erhållit vissa uppgifter om de kostnader som fordonsskatten medför för det allmänna. På grundval av uppgifterna kan länsstyrelsernas kostnader för fordonsskatten under år 1965 uppskattas till totalt 3,8 milj. kr. Den arbetstid som vid länsstyrelserna under samma år åtgått för hanteringen av ifrågavarande skatt kan beräknas till 44 650 dagar. Postverket har för år 1965 uppskattat sina kostnader för fordonsskatteuppbörden till 3.6 milj. kr. och den totala arbetstidsåtgången till 32 600 dagar.

Uppbördsförfarandet har utsatts för åtskillig kritik, och flera förslag till reformering och rationalisering av förfarandet har lagts fram. Enligt utredningen kan uppbörd av fordonsskatt utformas på olika sätt vid ett genomförande av utredningens förslag beträffande den framtida bilregistreringen. Även postförskotts-förfarandet kan i och för sig användas. Ett sådant förfarande är emellertid arbetskrävande för postverket och är även förenat med andra olägenheter.

Bland de andra system för uppbörd av fordonsskatt som kan komma i fråga skiljes mellan två huvudformer. Enligt den ena skall fordonsägaren utan särskild anmaning betala skatt antingen i samband med annan åtgärd beträffande fordon t. ex. kontrollbesiktning eller också utan sådant samband, t. ex. vid postanstalt mot företeende av besiktning sinstrument. Enligt den andra huvudformen skall fordonsägaren erhålla personlig avisering om skattebetalning.

Den förstnämnda huvudformen har uppenbara nackdelar. Som nämnts i annat sammanhang undandras f. n. flera miljoner kronor årligen i fordonsskatt. Man bör med hänsyn härtill så långt möjligt undvika att göra olika åtgärder beroende av fordonsägarna själva. Kostnaderna för information och andra åtgärder blir betydande. Bl. a. blir det — då betalning av skatt inte sker genom avlämnad betalningshandling, som kan bearbetas maskinellt

— förenat med stora kostnader att framställa de databärare, som krävs för att registret skall kunna aktualiseras beträffande erlagd skatt. Även andra olägenheter — bl. a. av juridisk-teknisk art — uppkommer.

Utredningen anser, att angivna nackdelar kan undvikas och väsentliga fördelar uppnås från data- och redovisningstekniska samt kostnadsmässiga synpunkter, om man väljer det andra huvudalternativet, dvs. ett system där skatt betalas efter personlig avisering av de skattskyldiga. Utredningen förutsätter härvidlag att aviseringen sker genom utsändande av inbetalningskort, vilka framställs genom det centrala registrets försorg. Först med ett aviseringssystem kan man till fullo utnyttja de möjligheter till förbättringar av skatteuppbörden som en automatisering av registret ger. För det fall ett sådant system kommer till användning — vilket utredningen förordar — bör följande beaktas.

Debitering. Om bilregistreringen förläggs till ett centralt register, måste detta givetvis innehålla sådana data att man på grundval därav kan verkställa debitering av fordonsskatt. Ett förfarande måste finnas, som motsvarar nuvarande skattedebitering. Markeringar i registret av data angående skatt förutsätter beslut av myndighet, och varje ändring måste föregås av nytt beslut. Dessa beslut måste kunna överklagas i samma utsträckning som nu. I enlighet med utredningens principiella uppfattning att materiella åtgärder i största möjliga utsträckning bör ankomma på länsstyrelserna och då avgöranden i andra registreringsfrågor kan ha stor betydelse för skattskyldigheten, anser utredningen att beslut i skatteärenden även framgent skall fattas regionalt av länsstyrelserna. — Ansvar för riktigheten av markeringarna följer samma regler som i övrigt gäller för införingen i registret. Om fel skulle uppstå i markeringar eller i utskrifter som gjorts på grundval av dessa bör möjlighet finnas att erhålla rättelse. Sådan bör ske genom beslut av länsstyrelse.

Skattekvitto. Enligt 9 § automobilskatteförordningen skall skattekvitto medföras under färd för att på anmaning av polisman kunna visas upp för denne. Företes inte kvitto, inträder straffansvar om inte särskilda omständigheter föreligger. I 6 § kungörelsen angående uppbörd av automobilskatt m. m. finns vissa bestämmelser bl. a. angående utseendet på skattekvitto.

Om uppbörd av fordonsskatt i enlighet med utredningens förslag sker centralt genom inbetalningskort, uppstår vissa frågor beträffande skattekvitto. Dettas funktion har ett nära samband med frågan om kvitto även i framtiden skall behöva medföras under färd. Härvidlag anser utredningen att — med de framtida möjligheterna att genom det centrala registret erhålla snabb och aktuell information och med ett kontrollmärkesystem, som medger att man i regel direkt på fordonen kan se om vissa skyldigheter bl. a. skattskyldigheten fullgjorts — något behov inte föreligger av en bestämmel-

se att skattekvitto skall medföras under färd. Om detta krav bortfaller, torde det vara tillräckligt att låta ett vanligt postkvitto tjäna som bevis på att fordonsskatt erlagts.

Restitution. I princip bör nuvarande ordning tillämpas även i den framtida organisationen. När anmälan gjorts hos länsstyrelse av något förhållande som medför skattebefrielse eller skattelindring, eventuellt i förening med särskild ansökan om restitution, kontrollerar myndigheten i det centrala registret om skatten betalats. Myndigheten kan sedan meddela beslut, enligt vilket anmälan till registret godtas och ansökan om restitution bifalls. Beslutet rapporteras till registret, genom vilket utbetalningskort framställs på maskinell väg.

Indrivning och redovisning. I det uppbördssystem som utredningen förordar skall restlängden utskrivas maskinellt efter uppbördstermins slut. Längden bör på vanligt sätt vidarebefordras till verkställighet. Utredningen kommer i sitt slutbetänkande att närmare behandla förfarandet vid indrivning av resterande fordonsskatt ävensom sättet för redovisning av influten fordonsskatt.

Tid för uppbörd. För bilregistreringen är det — från arbetsbesparingssynpunkt och med hänsyn till kontrollmärkesystemets funktion — önskvärt att uppbörden i princip är förlagd till en enda termin per år. Kontrollmärkesystemet kan emellertid anpassas till en ordning med uppbörden uppdelad på flera terminer.

I sammanhanget uppehåller sig utredningen vid nuvarande anståndsbestämmelser, som i vissa avseenden är svåra att sammanjämka med ett system där uppbörd av skatt sker genom inbetalningskort. Dessa svårigheter ligger delvis i att anstånd medges på den enskildes initiativ. En annan svårighet är att det anstånd som lämnas inte avser viss bestämd tid utan viss längsta tid. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att rätt till anstånd görs oberoende av skattskyldigs eget initiativ. Uppdelning bör sålunda alltid på visst sätt ske av de skattebelopp, som skall erläggas för de av anståndsbestämmelserna berörda fordonskategorierna, och uppbörden av de fastställda delbeloppen verkställas genom att inbetalningskort sänds ut till den skattskyldige.

Utredningen konstaterar, att åtskilliga mer detaljbetonade problem återstår att lösa i fråga om fordonsskatten vid en omläggning av bilregistreringen. Dessa kommer utredningen att behandla i sitt slutbetänkande.

Remissyttranden

De remissinstanser, som yttrat sig över utredningens förslag beträffande *f o r d o n s s k a t t e n*, har i stort inte haft något att invända. I ett par fall har reservation gjorts för enskildheter i förslaget.

Bilskatteutredningen framhåller, att den från de synpunkter den har att beakta inte har något att invända mot den föreslagna utformningen av upp-*bördssystemet* eller av debiterings-, restitutions- och indrivningsförfarandena. Beträffande frågan om utformningen av reglerna för anstånd med erläggande av fordonsskatt hänvisar bilskatteutredningen till sina nyligen framlagda förslag i ämnet. Den har i och för sig intet att erinra mot att reglerna om uppdelning av fordonsskatten görs obligatoriska i stället för som nu fakultativa. Som framgår av det följande uttalar bilskatteutredningen viss tveksamhet vad avser förslaget om slopande av skattekvittot och skyldigheten att medföra sådant kvitto vid färd.

Enligt *riksrevisionsverket* — som anser att centraliseringen av bilskatteupp-*börden* bör omfatta också debitering, redovisning och bokföring — torde omläggningen komma att innebära, att verket befrias från sina f. n. tämligen omfattande bestyr med bilskatten. Verket understryker vikten av att man vid utformningen av skattesystemet tillser, att intern kontroll och revision av skatteupp-*börden* blir ändamålsenligt anordnade samt att skatteupp-*börden* på lämpligt sätt inordnas i statsverkets ekonomiskt-administrativa system.

Länsstyrelsen i Stockholms län påtalar otympligheten hos det nuvarande upp-*bördssystemet* och anser att i jämförelse med detta utredningens förslag innebär väsentliga fördelar. *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bil-*industri- och bilgrossistförening** understryker också nackdelarna med nuvarande upp-*bördsordning* och finner att problemen skulle ytterligare accentueras, om den bibehålls i ett nytt registreringssystem. De angivna tre remissinstanserna berör också frågan om övergång till en drivmedelsbeskattning. Enligt länsstyrelsen i Stockholms län skulle en övergång till enbart drivmedelsbeskattning sannolikt medföra ännu större fördelar än fordonsskatten med dess av utredningen föreslagna utformning. — *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* förklarar sig inte heller ha något att invända mot utredningens förslag till upp-*bördssystem*. Inte heller har de något att erinra mot den av utredningen förordade utformningen av bestämmelserna om anstånd med erläggande av fordonsskatt.

Beträffande sättet för inbetalning av fordonsskatten framhåller *postverket*, att verket alltid förordat ett upp-*bördssystem* som baserar sig på giroinbetalningar. För det fall distributionen av kontrollmärken på något sätt skall samordnas med fordonsskatteupp-*börden*, blir förfarandet beroende av om kontrollmärke skall behöva kvitteras eller inte. Behövs inte kvitto, kan

efter giroinbetalningen av fordonsskatten distributionen av kontrollmärken ske med vanliga brev. Krävs kvittering kan två alternativa lösningar tänkas. I det ena fallet kan kontrollmärkena — sedan giroinbetalning skett av skatten — distribueras i rekommenderade brev. I det andra fallet kan uppbördens av skatt och märkesutlämningen ske i ett sammanhang, vilket innebär ett förfarande i stort sett motsvarande det som f. n. tillämpas. Av dessa båda alternativ är postverket inte för dagen berett att sätta något framför det andra. Innan ett val kan träffas, måste man ha större klarhet på flera punkter. Av intresse är exempelvis hur skatteuppbördens i tiden kommer att infalla i förhållande till kontrollmärkets giltighetstid och i vad mån den inledda utvecklingen mot en alltmer uppdelad skattebetalning kommer att fortsätta.

I fråga om möjligheterna att — såsom utredningen förordat — slopa det särskilda skattekvittot ävensom skyldigheten att medföra kvittot under färd har bilskatteutredningen och statskontoret anfört tveksamhet.

Bilskatteutredningen påpekar, att kontrollmärket inte alltid kommer att utgöra bevis för att skatt erlagts för det år märket avser. En uppdelning av fordonsskatten förekommer f. n. beträffande lastbilar och har av bilskatteutredningen föreslagits beträffande släpvagnar. Det kan inte uteslutas, att ett motsvarande betalningssystem blir aktuellt även i fråga om personbilar. Om så blir fallet, är uppenbarligen möjligheten till kontroll enbart i bilregistret otillräcklig. Vidare hänvisas till den i det föregående behandlade frågan vilken skatteperiod kontrollmärket skall sammankopplas med. Om sambandet mellan skattens erläggande och kontrollmärket inte blir tillfredsställande, måste ett särskilt bilskattekvitto medföras vid färd. — Även *statskontoret* ifrågasätter, om man inte bör bibehålla kravet på att kvitto på erlagd skatt skall medföras vid färd, för det fall skatte- och kontrollmärkesperioderna inte blir gemensamma.

Överåklagaren i Göteborg anser det vara en fördel, att nämnda krav slopas, bl. a. med hänsyn till att en sådan åtgärd verkar i riktning mot en önskvärd avkriminalisering på detta område.

På frågan om restitution av fordonsskatt har vissa speciella synpunkter anförts av *statens järnvägar* och *Svenska lokaltrafikförningen*. Dessa båda remissinstanser anser, att vid anmälan till registreringsmyndighet att fordon tagits ur bruk skatterestitution resp. skattebefrielse bör medges för det antal dagar fordonet är ur bruk och inte som f. n. endast för hel kalendermånad. I och för sig kan det enligt statens järnvägar sättas en minimigräns på 30 dagar.

VI. Förfarandet vid registrering

Utredningen

Förfarandet vid nyregistrering

Ansökans form och innehåll. Ansökan om registrering bör även i framtiden ha skriftlig form. Omfattningen av de uppgifter som skall lämnas vid ansökan sammanhänger nära med de krav som ställs på innehållet i registret. Vissa bedömningar härvidlag har redovisats i det föregående vid behandlingen av frågan om kontrollen över fordonsbeståndet, och ytterligare överväganden kommer att redovisas i slutbetänkandet.

Tid inom vilken registreringsansökan skall inges. Enligt 17 § VTF skall ansökan om registrering i princip göras inom tre veckor från det fordonet förvärvats. Även i andra fall — då fordon åter tas i bruk efter att tidigare ha avförts ur registret eller då fordon får hemort i annat län etc. — uppställs en treveckorsfrist för registreringsansökan.

Utredningen konstaterar, att fristerna i utlandet för ansökningar om registrering vanligen är kortare än i vår land. Kortast synes de i regel vara i länder där biltäthet och trafikintensitet är störst och där följaktligen behovet av aktualitet i de registrerade uppgifterna gör sig särskilt gällande.

Skälen för en förkortning av nuvarande frister gör sig främst gällande i fråga om olika anmälningar till registret. Vad avser ansökan om registrering kan ifrågasättas om någon frist över huvud blir nödvändig vid ett genomförande av utredningens förslag i övrigt. Med den nya registreringsorganisationen kommer det att vara ett starkt intresse för var och en som förvärvar och vill bruka ett fordon att snarast ansöka om registrering. Ett av skälen härtill är att registreringsskyltar avses utlämnade genom myndighets försorg. Vidare kommer kontrollmärkesystemet att göra det angeläget för den som vill bruka ett fordon att tillse att fullständiga och riktiga uppgifter finns om fordonet i registret. Det är emellertid av principiell betydelse att en frist finns även för registreringsansökningar. En sådan kan lämpligen bestämmas till en vecka, vilket motsvarar vad som föreslås i fråga om anmälningar till registret.

I fråga om bestämmelserna vem som skall fullgöra registreringsskyldigheten har utredningen inte funnit skäl att föreslå någon ändring.

Forum för ingivande av registreringsansökan. Enligt 16 § VTF skall fordon registreras hos länsstyrelsen i det län där det har sin hemort, och enligt 17 § VTF förutsätts att ansökan skall inges till den länsstyrelse där registreringen skall ske. Härvidlag föreslår utredningen med hänsyn till den nya registreringsorganisationen och registreringens ändrade karaktär — central registerföring, registreringsbeteckningarnas av-

saknad av lokal anknytning etc. — att ansökan om registrering skall få göras hos valfri länsstyrelse.

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

Utredningen framhåller att registrering av fordon givetvis även i fortsättningen måste förbindas med kontroll över att fordonet tillhör en kategori som skall införas i registret. Kontroll av fordonets skick i övrigt bör emellertid i enlighet med utredningens principiella syn på bilregistreringens funktion inte knytas till registreringen utan till andra åtgärder. Registreringen får sålunda i princip ske utan att besiktningssinstrument eller typintyg åtföljer ansökan och utan att trafikförsäkrings- och skattskyldigheten fullgjorts.

Då det ur kontrollsynpunkt är angeläget att uppgifter om fordon så snart som möjligt förs in i registret, är det av vikt att förfarandet hos registreringsmyndighet förenklas. Med hänsyn härtill och till det förhållandet att hanteringen av avgifterna för registrering f. n. utgör en betydande arbetsbelastning bör i fortsättningen underlåtenhet att erlagga sådan avgift inte medföra att sökt åtgärd vägras. I det framtida registret blir det lättare att kräva in avgift i efterskott. Detta kan ske med hjälp av inbetalningskort på samma sätt som beträffande fordonsskatt.

Sanktioner vid underlåtenhet att fullgöra registreringskyldigheten. Utredningen framhåller att underlåtenhet att ansöka om registrering inom föreskriven tid även i fortsättningen bör förbindas med sanktioner. Dessa kan i större eller mindre utsträckning utgöras av straffansvar. Med hänsyn bl. a. till önskvärdheten att avkriminalisera detta rättsområde kan det övervägas att ge länsstyrelserna större möjligheter än nu att genom vitesföreläggande framtvunga registreringsansökningar från fordonsägare. Utredningen avser att ta upp denna fråga i sitt slutbetänkande.

Interimsregistrering

Enligt VTF får registreringspliktigt fordon i princip endast brukas om det är registrerat. Undantag finns dock från denna huvudregel. Sålunda kan enligt 12 § VTF fordon under vissa förutsättningar tas i bruk utan att vara registrerat och försett med registreringsskylt för det fall särskilt tillstånd — interimslicens — meddelats av polismyndighet och fordonet försetts med interimsskylt.

Enligt utredningen kan för år 1966 antalet utfärdade interimslicenser beräknas till ca 200 000 och antalet utlämnade par interimsskyltar till ca 130 000. Polismyndigheternas arbete i samband med handhavandet av inte-

rimsregistreringen kan för samma år uppskattas motsvara ca 30 årsarbetskrafter.

Systemet med interimregistrering uppges främst ha värde för bilhandeln, eftersom det gör det möjligt att tillhandahålla fordon, som praktiskt taget omedelbart kan användas i trafiken. Från polismyndigheternas sida har framhållits systemets personal- och kostnadskrävande karaktär.

Utredningens förslag till framtida registreringsorganisation innebär att registrering och övriga åtgärder som krävs för att fordon skall få brukas kan vidtas på mycket kort tid. Registreringsförfarandet kan sålunda förutsättas regelmässigt ta i anspråk endast obetydligt längre tid än den som f. n. åtgår för interimregistrering. Med hänsyn härtill och för att undvika de administrativa och kostnadsmässiga olägenheter, som följer med dubbla registreringsförfaranden, föreslår utredningen att systemet med interimregistrering avvecklas.

Remissyttranden

Vad utredningen föreslagit i fråga om förfarandet vid registrering har — bortsett från vissa detaljsynpunkter — allmänt lämnats utan erinran av remissinstanserna. Sålunda görs inga invändningar mot utredningens förslag att förkorta fristen för ansökan om registrering från tre veckor till en vecka, inte heller mot förslaget att ansökan skall få göras hos valfri länsstyrelse.

I fråga om ansökans form och innehåll har utredningen inte tagit slutlig ställning till vilka uppgifter som registreringsansökan skall innehålla. Vissa synpunkter att beaktas vid utredningens fortsatta överväganden anför härvidlag av *försvarets materielverk*, *försäkringsinspektionen*, *exekutionsväsendets organisationsnämnd* samt *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*. Sistnämnda båda remissinstanser understryker också vikten av att registreringshandlingarna i möjlig mån anpassas till rutinerna såväl hos registrerings- och besiktningsinstanserna som inom bilbranschen.

Beträffande förutsättningarna för att registreringsansökan skall bifallas, följer av remissinstansernas tidigare redovisade allmänt positiva inställning till fordonsregistreringens ändrade innebörd att de i princip också är positiva till utredningens förslag att registrering skall få ske utan att besiktningsinstrument eller typintyg åtföljer ansökan och utan att försäkrings- och skattskyldigheten fullgjorts. *Statens trafiksäkerhetsverk* och *länsstyrelsen i Stockholms län* anser dock, att man bör bibehålla kravet på att besiktningsinstrument eller typintyg skall företes. Enligt trafiksäkerhetsverket visar nämligen erfarenheten, att fordonsägarna ofta inte kan avgöra till vilken kategori ett visst fordon hör och att de ofta sammanblandar chassinummer och motsvarande med andra beteckningar på ett fordon etc. Det föreligger därför stora risker för att de uppgifter som lämnas vid registreringen blir felaktiga.

Länsstyrelsen i Stockholms län och överåklagaren i Göteborg delar utredningens uppfattning att man som ett led i strävandena att förenkla och rationalisera registreringsförfarandet bör slopa kravet på erlagd registreringsavgift som villkor för registrering. Båda remissinstanserna anser, att denna avgift med fördel kan »inbakas» i fordonsskatten, som därvid enligt länsstyrelsen kan höjas med lämpligt belopp.

Utredningens förslag att slopa i n t e r i m s r e g i s t r e r i n g e n har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av länsstyrelsen i Blekinge län — dock med reservation för tidpunkten för förslaget genomförande — samt av överåklagaren i Göteborg, Motororganisationernas samarbetsdelegation och Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Även Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening kan biträda förslaget under förutsättning att vissa alternativa arrangemang vidtas. Förslaget har avstyrkts av rikspolisstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk. En avvaktande ståndpunkt har intagits av statskontoret.

Enligt länsstyrelsen i Blekinge län vållar interimregistreringen extra arbete, och det är därför i och för sig önskvärt att denna registreringsform avskaffas. Det är dock mindre troligt, att den nya registreringen genast kan fungera så snabbt att möjligheten till interimregistrering omgående bör slopas. I avvaktan på att detta kan ske, kan sådan registrering tills vidare motverkas genom relativt höga registreringsavgifter. *Överåklagaren i Göteborg* har inte något att erinra mot ett slopande av interimregistreringen.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anser, att interimregistreringen i dess nuvarande form kan slopas under förutsättning att de av utredningen förutsatta förbättringarna i servicen uppnås. I sammanhanget framhålls att eftersom vid tillämpningen av det nya systemet den som snabbt vill ha ett fordon registrerat och i sådant skick att det kan tas i trafik måste göra personligt besök hos länsstyrelsen, det i vissa fall kan innebära sämre service och ökade kostnader jämfört med nuvarande ordning. Med hänsyn härtill bör det övervägas, om inte möjlighet bör finnas i sådana fall att vända sig till polisen.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* finner, att det från konsumentsynpunkt skulle vara olyckligt, om möjlighet inte fanns att utnyttja ett fordon utan dröjsmål. Detta problem borde kunna lösas på ett enklare sätt än genom nuvarande system med interimslicenser, som ej genomgående fungerar tillfredsställande. En bättre lösning vore att ha en ordning, som innebär att bil- och traktorhandlare med rätt att distribuera registreringsskyltar utfärdar bevis att registreringsansökan inlämnats tillsammans med typintyg eller besiktningsinstrument och att detta bevis gör det möjligt att bruka en bil under den tid som fordras för postbehandling och registrering.

Rikspolisstyrelsen anser sig inte kunna biträda förslaget om slopande av interimregistreringen, då en sådan åtgärd sannolikt innebär att allmänhetens krav på service inte blir tillfredsställande tillgodosett. Någon form av

interimsregistrering torde därför vara nödvändig även i framtiden. Samma ståndpunkt intar *statens trafiksäkerhetsverk*, som framhåller att om verkets förslag till lokal organisation accepteras interimsregistrering bör kunna erhållas genom hänvändelse till verkets personal på stations- eller mottagningsorterna.

Statskontoret anser, att frågan om interimsregistrering är av så stor betydelse i dagens läge att man ej utan vidare kan slopa möjligheten till sådan registrering. Statskontoret har under hand erfarit från utredningen, att en lösning på problemet är under utarbetande.

VII. Anmälningsskyldigheten

Utredningen

Omfattningen av anmälningsskyldigheten. I 18 § VTF återfinns gällande bestämmelser om fordonsägares skyldighet att anmäla ändringar i vissa registrerade förhållanden, exempelvis avseende ägarbyte, registreringsbesiktning efter ändring av fordon, ny trafikförsäkring, ändring i fråga om fordons hemort eller ägares namn, hemvist eller postadress etc.

Utredningen framhåller, att registrets användbarhet direkt beror på dess aktualitet och tillförlitlighet. Samtidigt gäller det att undvika de olägenheter som följer med en alltför omfattande anmälningsskyldighet. Detta ställer krav på att skyldigheten verkligen avser förhållanden som är av betydelse för rätten att bruka fordonet och som är väsentliga för att kontrollsystemet skall fungera. Härvidlag har utredningen funnit, att den i princip kan ansluta sig till de bedömningar som ligger till grund för gällande bestämmelser om anmälningsskyldighetens omfattning. — I syfte att i vissa hänseenden begränsa fordonsägarnas anmälningsskyldighet överväger utredningen möjligheten av en utökad rapportering från försäkringsbolagen till bilregistret, vidare förutsättningarna för ett utnyttjande av vissa anmälningar som görs till postverket och till centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden.

Tid inom vilken anmälan skall göras. Enligt 18 § VTF skall ny ägares anmälningsskyldighet fullgöras inom tre veckor från förvärvet av fordonet. Även i andra fall uppställs en treveckorsfrist för anmälningar avseende ändring i vissa registrerade förhållanden.

Enligt utredningen är fristerna utomlands i allmänhet kortare än motsvarande svenska. Ofta synes fristerna vara kortast i de länder där biltätheten och trafikintensiteten är störst. Utredningen framhåller, att redan fordonsbeståndets omfattning och den därmed följande trafikintensiteten i vårt land ställer stora krav på aktualitet i bilregistret. Det är dess uppfatt-

ning, att denna aktualitet i hög grad påverkas av anmälningfristens längd. Med hänsyn härtill föreslås att fristen förkortas från nuvarande tre veckor till en vecka, vilket motsvarar den av utredningen förordade fristen för registreringsansökningar.

Kretsen av anmälningsskyldiga. Skyldigheten enligt 18 § 1 mom. VTF att anmäla övergång av äganderätt åvilar i princip den nye ägaren. Utredningen konstaterar, att denna anmälningsskyldighet f. n. åsidosätts i stor utsträckning.

Vid en år 1965 genomförd enkät hos länsstyrelserna uppgavs antalet oinlösta skattekvitton under det senast tilländalupna kalenderåret uppgå till ca 150 000, vilket motsvarade 8 % av de utsända postförskotten avseende fordonsskatt. Underlåtenhet att lösa ut kvittona torde i många fall bero på att postförskotten tillställts fel personer, därför att överlåtelser inte anmälts till registret. Enligt uppgift från riksrevisionsverket skedde under år 1966 avkortning av debiterad fordonsskatt med nära 13 milj. kr. Detta torde delvis ha berott på feldebiteringar, som haft sin grund i oriktiga ägaruppgifter i registret. En sammanställning av uppgifter inhämtade från länsstyrelserna visar vidare att ca 74 000 äganderättsutredningar påbörjats under tiden juli 1964—juni 1965, varav 16 000 eller ungefär 23 % avsåg fordon av årsmodell 1955 eller äldre och drygt 38 000 eller 52 % fordon av årsmodellerna 1956—1960.

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

Om kontrollmärkesystemet genomförs finns det anledning anta, att anmälningsskyldigheten kommer att fullgöras bättre än nu. Det blir emellertid i vissa fall möjligt att under i det närmaste ett år, dvs. fram till dess nästa kontrollmärke utlämnas, underlåta att göra anmälan om äganderättsövergång. Enbart kontrollmärkesystemet räcker därför inte för att uppnå den erforderliga aktualiteten hos registret.

En lämplig lösning anser utredningen härvidlag vara att låta skyldigheten att anmäla överlåtelse av äganderätt till fordon åvila inte bara förvärvaren utan också överlåtaren. I sammanhanget konstateras att i utlandet överlåtare av fordon i stor utsträckning ålagts anmälningsskyldighet.

Med en sådan dubbel anmälningsskyldighet bör i och för sig notering i registret kunna ske på grund av den anmälan som kommer in först. Om anteckning av ny ägare i registret skall ske efter anmälan enbart från överlåtaren, måste denne lämna uppgift om den nye ägarens namn, adress och vissa andra förhållanden. Överlåtaren kan inte rimligen åläggas att avkräva förvärvaren legitimation eller eljest vidta särskilda åtgärder för att kontrol-

lera uppgifterna om denne. Överlåtarens skyldigheter bör begränsas till att han skall efterfråga uppgifterna och underkasta dem en viss granskning. Han bör kunna godta dem för anmälan, om de inte är uppenbart felaktiga eller orimliga. Anmälningarna från överlåtare kommer sannolikt i huvudsak att vara korrekta. Det kan dock inte uteslutas, att överlåtare i vissa fall lämnar felaktiga uppgifter i olika avseenden. Med hänsyn härtill bör den uppgivne förvärvaren, i de fall anteckning sker efter anmälan enbart från överlåtaren, underrättas om den vidtagna åtgärden och få tillfälle att inom viss tid rätta överlåtarens uppgifter eller göra invändningar mot den påstådda överlåtelsen. Något underrättelseförfarande synes däremot inte behövt, om anmälan kommit in bara från förvärvaren. — De anförda synpunkterna på förfarandet är enligt utredningen att betrakta som preliminära, eftersom förfarandet i viss mån kan komma att påverkas av den systemlösning som väljes.

Det angivna systemet kan i och för sig medföra, att antalet ärenden i registret ökar. Detta betyder emellertid inte, att arbetsbördan ökar i motsvarande mån. Såväl överlåtarens som förvärvarens anmälan avser samma fordon och kan oftast behandlas samtidigt. Det arbetsmoment som tillkommer är utsändandet av anmaningar och uppföljning av dessa. Det finns emellertid skäl anta, att den ökade arbetsbelastningen uppvägs av betydande fördelar från arbetsorganisatorisk synpunkt. Antalet äganderättsutredningar kommer att minska. En ökad aktualitet medför på lång sikt i andra avseenden en arbetsminskning även för registreringsmyndigheterna.

Någon nämnvärd ökning i arbetsbelastningen för polis och åklagare genom en utvidgad anmälningsskyldighet i nämnda hänseende bedöms inte bli aktuell vid den av utredningen förordade ordningen innebärande att både överlåtarens och förvärvarens anmälningsskyldighet skall anses fullgjord om föreskriven anteckning kunnat ske efter anmälan från endera parten.

Anmäla ns form m. m. Anmälan bör även i fortsättningen vara skriftlig. Liksom föreslagits i fråga om registreringsansökan bör underlåtenhet att betala anmälningsavgift inte medföra att sökt åtgärd vägras. I fråga om forum för ingivande av anmälan bör likaledes i överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande registreringsansökningar gälla, att anmälningar skall få inges till valfri länsstyrelse.

Sanktioner vid underlåtenhet att göra anmälan. Anmälningsskyldigheten över huvud måste även i fortsättningen förbindas med sanktioner i någon form. Dessa kan i större eller mindre utsträckning utgöras av straffansvar. Med hänsyn till önskvärldheten att avkriminalisera det berörda rättsområdet kan det enligt utredningen även i detta fall övervägas att ge länsstyrelserna större möjligheter än nu att använda vitesförelägganden gentemot tredskande fordonsägare.

Remissyttranden

Vad utredningen föreslagit beträffande anmälningsskyldigheten har — bortsett från frågan om utformningen av sanktionsbestämmelserna i anslutning till en utvidgad skyldighet att anmäla förändringar i fordonens ägareförhållanden — allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Det gäller förslaget att förkorta fristen för anmälningar från tre veckor till en vecka. *Televerket* framhåller dock de kostnader och olägenheter som därigenom kan vållas ägare av stora fordonsparker och som i vissa fall kan motivera dispenser från enveckasregeln. Även förslaget att anmälan skall få göras hos valfri länsstyrelse lämnas utan erinran, vidare förslaget att slopa kravet på erlagd anmälningsavgift som förutsättning för sökt åtgärd.

I anslutning till frågan om omfattningen av anmälningsskyldigheten betonar *riksåklagaren* önskvärdheten av att utredningen i sitt fortsatta arbete närmare undersöker möjligheterna att i vissa fall tillföra bilregistret uppgifter utan medverkan av fordonsägarna. Därmed uppnås en lättnad för dessa och skapas ökade möjligheter till en avkriminalisering på detta område.

Utredningens förslag att skyldighet att anmäla överlåtelse av äganderätt till fordon skall åvila inte bara förvärvare utan även överlåtare av fordon har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser som yttrat sig i frågan. Endast länsåklagarmyndigheterna i Hallands samt i Västernorrlands och Jämtlands län har uttalat tveksamhet. Beträffande utformningen av de till ifrågavarande anmälningsskyldighet knutna sanktionsbestämmelserna har vissa remissinstanser haft en från utredningen avvikande uppfattning.

Bland de remissinstanser som tillstyrkt utredningens förslag om en utvidgad anmälningsskyldighet i berörda hänseende eller förklarat sig inte ha något att invända mot detsamma återfinns *riksåklagaren* jämte *överåklagarna i Stockholm* och *Malmö*, *försvarets materielverk*, *statskontoret* — som dock finner att en dubbel anmälningsskyldighet i vissa fall kan vara onödig — *länsstyrelserna i Stockholms* och *i Blekinge län*, *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*. Flera av de angivna remissinstanserna betonar vikten av att åtgärder vidtas för att säkra aktualiteten i bilregistrets uppgifter om fordonens ägarförhållanden och framhåller det värde som en utsträckt anmälningsskyldighet med hänsyn härtill har. I ett par remissyttranden påtalas det administrativa merarbete som följer med en sådan ordning och hänvisas till möjligheten att i viss utsträckning begränsa detta genom ett blankettförfarande med gemensam anmälan av överlåtare och förvärvare.

I fråga om utformningen av de till ifrågavarande anmälningsskyldighet

knutna sanktionsbestämmelserna har vissa av de angivna remissinstanserna — närmast *riksåklagaren, överåklagaren i Stockholm* samt *statskontoret* — vänt sig mot den av utredningen tänkta ordningen, som innebär att ur påföljdssynpunkt både överlåtarens och förvärvarens anmälningsskyldighet skall anses fullgjord, om föreskriven anteckning kunnat ske i registret efter anmälan från ena parten. Därmed följer att straffansvaret görs beroende av en annan persons handlande, vilket anses otillfredställande. Statskontoret och överåklagaren i Stockholm anser för sin del, att straffansvaret skall finnas kvar för den försumlige oavsett om den andra parten fullgjort sin anmälningsskyldighet. Riksåklagaren föreslår, att straffansvaret begränsas till förvärvaren, som bör ha huvudansvaret för att anmälan sker i behörig ordning. Andra omständigheter bör kunna påverka överlåtaren att se till att han blir avförd ur bilregistret som ägare. Bl. a. skulle strikt ansvar för parkeringsförseelser — som förordats i annat sammanhang — kunna få betydelse härvidlag.

Länsåklarmyndigheterna i Hallands samt i *Västernorrlands* och *Jämtlands län* — som överhuvud ifrågasätter värdet av en utvidgad anmälningsskyldighet i angivna hänseende — delar de nyssnämnda remissinstansernas kritiska syn på sanktionsbestämmelsernas utformning. Enligt sistnämnda länsåklagarmyndighet bör ett lika och ovillkorligt straffansvar gälla för parterna.

VIII. Reservregistrering och definitiv avregistrering

Utredningen

Reservregistrering

G ä l l a n d e b e s t ä m m e l s e r. Enligt 19 § 1 mom. VTF kan ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor, när han har för avsikt att under viss tid eller tills vidare inte bruka fordonet, göra anmälan till registreringsmyndigheten för fordonets överföring till det reservregister, som enligt 10 § 1 mom. skall finnas hos länsstyrelse. Sådan anmälan kan också göras av ägare till registrerat släpfordon, om han avser att inte vidare låta fordonet dras av bil. Reservregistrerat fordon behåller sitt registreringsnummer. Det är undantaget från skatte- och försäkringsplikt.

Skall reservregistrerat fordon åter tas i bruk skall ansökan göras om registrering av detta. Som förutsättning för sådan gäller de i 10 § 4 mom. VTF uppställda kraven på att ansökan skall åtföljas av besiktningssinstrument eller typintyg, viss skriftlig försäkran och trafikförsäkringsbevis samt att stadgad avgift ävensom fordonsskatt enligt automobilskatteförordningen erlaggs.

Utredningens överväganden. Utredningen konstaterar, att del nuvarande systemet för reservregistrering har vissa brister. Skyldigheten att anmäla skrotning av reservregistrerade fordon iakttas ofta inte. Detta sammanhänger med att fordonsägaren inte har några utgifter eller andra olägenheter av att låta fordonet stå kvar som reservregistrerat. Vidare innebär det förhållandet att ett under tre år i följd reservregistrerat fordon i princip avförs ur reservregistret ingen garanti för att ett sådant fordon är nedskrotat. En ytterligare brist är att det inte är möjligt att direkt på ett fordon, som framförs i trafiken, se om det är reservregistrerat eller inte. En fordonsägare kan under lång tid använda sitt fordon i trafiken trots att det är reservregistrerat och därmed obeskattat och oförsäkrat, eftersom risken för upptäckt är tämligen ringa.

Vid sina överväganden har utredningen funnit att det även i framtiden finns behov av bestämmelser om ett förfarande som i stort sett fyller den nuvarande reservregistreringens funktion. Förfarandet bör emellertid vara sådant att det möjliggör en effektiv kontroll över fordonsbeståndet och en övervakning av att de skyldigheter iakttas som är förenade med brukandet av fordon.

Härvidlag bör uppläggningsen vara den att man i framtiden endast skall ha ett bilregister — och alltså inget särskilt reservregister — i vilket alla fordon är införda. Registreringen är oberoende av om förutsättningarna är uppfyllda för att fordonet skall få brukas. I den mån rätten att nyttja fordonet är begränsad på ett eller annat sätt bör detta anges genom särskilda noteringar i registret.

För att säkra kontroll över att fordon som enligt notering i registret skall ha tagits ur trafik ändå inte brukas, kan olika arrangemang tänkas. En möjlighet är att låta den som tillfälligt vill ta sitt fordon ur bruk lämna in dess registreringsskyltar till registreringsmyndigheten. Detta strider emellertid mot en av utredningens grundtankar, nämligen att registreringsbeteckningen på ett fordon skall följa detta under hela dess livstid och att registreringen som sådan inte skall vara förenad med någon kontroll över rätten att bruka fordonet. För utredningen är det i stället naturligt att anknyta till det tidigare nämnda kontrollmärkesystemet. En ordning kan då tillämpas som innebär att en fordonsägare, när anmälan sker om att fordon under viss tid skall tas ur bruk, lämnar tillbaka kontrollmärke eller — om detta av tekniska skäl inte är möjligt — företer intyg om att det förstörts. För att möjliggöra en effektiv övervakning över ifrågavarande fordon bör vidare registreringsmyndighetens beslut i ärendet — vilket anger att visst fordon inte skall brukas och att det är befriat från besiktning-, skatte- och försäkringsplikt — vara tidsbegränsat. Då anmälan sker att fordon åter avses bli taget i bruk, skall under förutsättning att ifrågavarande skyldigheter fullgjorts kontrollmärke åter lämnas ut till fordonsägaren.

Definitiv avregistrering

G ä l l a n d e b e s t ä m m e l s e r. Definitivt avförande av fordon ur register eller reservregister kan enligt 19 § 2 mom. och 20 § 2 och 3 mom. VTF ske dels efter anmälan åtföljd av intyg om skrotning eller motsvarande förfarande och dels utan sådan anmälan om registreringsmyndigheten eljest fått kännedom om att skrotning eller annan åtgärd som medför att fordon skall avföras ur registret ägt rum. Registrerat fordon kan vidare enligt 20 § 2 mom. VTF avföras ur bilregistret, om skatt inte kunnat tas ut för fordonet under viss tid. Reservregistrerat fordon skall jämlikt 20 § 3 mom. VTF i princip avföras ur reservregistret om det varit infört i detta under viss tid.

U t r e d n i n g e n s ö v e r v ä g a n d e n. Då en grundtanke i betänkandet är att registrerade fordon under hela sin existens skall vara införda i registret och underkastade de därigenom föreliggande möjligheterna till kontroll är det enligt utredningen av vikt, att reglerna om avförande av fordon ur registret får en betryggande utformning. Avregistreringen kan tänkas knuten till en anmälan åtföljd av t. ex. skrotningsintyg. Utredningen vill emellertid gå ett steg längre och föreslår, att fordon som tagits in i registret skall stå kvar till dess inte bara anmälan skett för avregistrering utan även fordonets skyltar återlämnats. Därmed uppnås också att skyltarna inte kan anbringas på andra fordon än dem för vilka de är avsedda. För det fall skyltarna förstörts eller förkommit bör möjlighet finnas att ge in ett intyg eller försäkran om förlusten av dem. Med det föreslagna arrangemanget och med hänsyn till att uppgifterna i anmälan lämnas under straffansvar torde anledning saknas att bibehålla kravet på intyg om skrotning eller motsvarande förfarande.

Registreringsmyndigheten kan givetvis på annat sätt än genom anmälan från fordonssägaren få kännedom om att fordon är skrotat eller eljest bör avföras ur registret. Möjlighet måste finnas att ur registret avföra både sådana fordon och fordon, som under längre tid inte kunnat anträffas t. ex. för uttagande av fordonsskatt. I dessa fall kommer registreringsskyltarna inte att återlämnas. Olika kontrollåtgärder, bl. a. kontrollmärkesystemet, kommer dock att väsentligt minska möjligheterna till missbruk.

Remissyttranden

Utredningens förslag att ersätta nuvarande reservregistrering med särskilda beslut om befrielse från besiktnings-, skatte- och försäkringsplikt och med ett förfarande, som innebär att kontrollmärke återlämnas, har allmänt lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* ifrågasätter dock, om inte behovet av kontroll bättre tillgodoses med ett arrangemang enligt vilket — då fordon tas ur bruk — registrerings-

skyltarna återlämnas till registreringsmyndigheterna eller annan lokal instans. Det förhållandet att registreringsnumren i princip avses följa fordonen under hela deras livstid synes inte hindra en sådan ordning.

Bilskatteutredningen konstaterar, att när ett fordon på nytt tas i bruk avsikten är att fordonsägaren åter skall utfå kontrollmärke, sedan ifrågasvarande förpliktelser fullgjorts. De förpliktelser som därvid anges i betänkandet är besiktnings- och försäkringsskyldigheten. Däremot nämnes inte skattskyldigheten. Kravet på att denna fullgjorts måste enligt bilskatteutredningen också upprätthållas.

Inte heller vad utredningen anfört om förfarandet vid definitiv avregistrering har i princip föranlett några invändningar från remissinstanserna sida. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anser dock inte, att förslaget att slopa kravet på skrotningsintyg är välbetänkt. Det förhållandet att registreringsskyltarna återlämnas säger sålunda inget om att ifrågasvarande fordon verkligen skrotats. Med hänsyn till det problem som skrotbilarna utgör föreslås att kravet på sådant intyg bibehålls.

IX. Registreringsbeteckningar

Utredningen

Gällande bestämmelser

I 10 § 3 mom. VTF sägs att fordon vid upptagande i bilregister skall tilldelas ett ordningsnummer, som jämte en bokstavsbezeichnung för länet utgör fordonets registreringsnummer. Länsbeteckningen bildas i regel av en enda bokstav men kan bl. a. i de mera bilrika länen även utgöras av två bokstäver. I 11 § 1 mom. VTF sägs att motorfordon och gummihjuls- eller bandförsedd traktor får tas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt som visar fordonets registreringsnummer, s. k. registreringsskylt. Vidare stadgas att släpfordon får dras av bil endast om släpfordonet är registrerat och försett med registreringsnummer. Närmare föreskrifter om skyltar m. m. finns i 21 § VTF och i med stöd därav meddelade bestämmelser i VTK.

Registreringsbeteckningar

Det system som nu används för att bilda registreringsbeteckningar — länsbostäver jämte fem siffror — är otillfredsställande från olika synpunkter. Det tillåter bl. a. inte tillräckligt många kombinationer i förhållande till antalet fordon. En utväg ur denna svårighet är att utöka antalet siffror i beteckningarna till sex. Detta skulle tiodubbla antalet kombinationsmöjligheter men även medföra, att beteckningarna blev svåra att uppfatta och

minnas. En bättre lösning är då att bilda sådana genom en annan kombination av bokstäver och siffror än den som nu används.

En fråga av stor betydelse i sammanhanget är i vad mån man skall använda registreringsbeteckningen även för andra ändamål än den rena identifikationen av ett fordon, såsom för att ange dess hemort. En sådan användning begränsar de kombinationsmöjligheter som eljest finns.

Såsom framgår av det föregående bör i det av utredningen föreslagna registreringssystemet varje fordon registreras endast en gång och därefter för hela sin livstid vara intaget i registret under en och samma beteckning. En sådan ordning förutsätter att registreringsbeteckningen ej innefattar exempelvis länsangivelse, som måste ändras när fordonets hemort flyttas från ett län till ett annat. Därmed uppnås att de bokstäver och siffror, som skall ingå i beteckningarna, kan kombineras fritt.

Utredningen understryker, att registreringsbeteckningarna bör innehålla så få tecken som möjligt. För att detta krav skall kunna samordnas med kravet på tillräckligt många kombinationsmöjligheter är det nödvändigt att beteckningarna bildas av en kombination av bokstäver och siffror. Det riktiga i en sådan uppläggning styrks av bl. a. en undersökning, som på kommunikationsdepartementets uppdrag utförts av psykotekniska institutet vid dåvarande Stockholms högskola. Av rapporten över undersökningen framgår bl. a. vidare, att det inte är tillrådligt att bygga ut det nuvarande systemet med en bokstav jämte fem siffror till ett system med sju tecken, t. ex. en bokstav jämte sex siffror eller två bokstäver jämte fem siffror. Enligt de prov som institutet verkställt skulle en bättre lösning vara att välja kombinationer innefattande två bokstäver jämte fyra siffror eller tre bokstäver jämte tre siffror.

Utredningen framhåller att om man använder en beteckning med tre bokstäver och tre siffror och utgår från 25 användbara bokstäver erhålls under vissa angivna förutsättningar ungefär 14 milj. beteckningar. Utgår man från 23 användbara bokstäver erhålls i motsvarande lägen ungefär 12 milj. beteckningar.

Utredningen har begärt in yttrande i frågan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och rikspolisstyrelsen, vilka myndigheter förklarat sig kunna biträda ett förslag om en registreringsbeteckning bestående av tre bokstäver följda av tre siffror.

Med hänsyn till det anförda förordar utredningen en sådan utformning av registreringsbeteckningarna.

Tillverkning och distribution av registreringsskyltar

Var och en har rätt att tillverka och sälja registreringsskyltar. Kontroll över att skyltarna är i överensstämmelse med gällande författningsbestämmelser utövas endast i samband med den allmänna kontrollen över fordon och deras utrustning. I olika sammanhang har föreslagits att bestämmelser

skall införas om att registreringsskyltar skall få lämnas ut endast av särskilda myndigheter eller företag eller att skyltarna skall bytas varje år eller årligen kompletteras med märke eller stämpel.

Utredningen har som resultat av sina överväganden — vid vilka beaktats den praxis som tillämpas på olika håll utomlands — funnit att en effektiv bekämpning av falskskyltningen förutsätter någon form av kontroll över hanteringen med registreringsskyltar. I enlighet härmed föreslår utredningen, att tillverkningen av sådana skyltar ställs under statlig kontroll. Det konstateras, att man i en del länder auktoriserat ett eller flera enskilda företag att handha den av en myndighet kontrollerade tillverkningen. I andra länder har denna förlagts till något statligt organ. Båda dessa alternativ är tänkbara för svenska förhållanden. Utredningen vill emellertid ännu inte ta någon bestämd ställning i valet mellan dem. Det framhålls att tillverkningen av skyltar måste omges med vissa säkerhetsanordningar och att det från denna synpunkt kan vara lämpligt att förlägga tillverkningen till något statligt företag.

I fråga om distributionen av registreringsskyltarna gäller att varje fordonägare skall tilldelas en skylt i samband med att hans fordon registreras. Det är då naturligt, att länsstyrelserna i första hand får svara för utlämnandet av skyltarna. I exempelvis de fall då registreringsärendena handläggs per post är det emellertid önskvärt att utlämnandet kan ske genom något slags lokala organ. Detta kan förslagsvis ordnas så att bilhandlare, som får tillstånd att lämna ut skyltar, erhåller sådana från länsstyrelserna mot redovisningsskyldighet. Det förutsätts därvid att skyltarna får lämnas ut till enskilda endast mot någon form av rekvisition från myndighet. Utredningen återkommer till olika detaljfrågor i sammanhanget i sitt slutbetänkande.

Utformningen av tecken och skyltar. Kontrollmärken

Lösningen av de problem som sammanhänger med den tekniska utformningen av tecken och skyltar kräver ingående undersökningar i olika hänseenden. Dessa är inte av beskaffenhet att böra redovisas i ett principbetänkande utan kommer att behandlas i slutbetänkandet. Detsamma gäller den närmare utformningen av det av utredningen föreslagna systemet med kontrollmärken. Utredningen överväger möjligheten att föreskriva, att kontrollmärket skall anbringas på en därför avsedd plats på registreringsskylten.

Remissyttranden

Utredningens förslag i fråga om utformningen av de fordonen i princip under hela deras livslängd följande registreringsbeteckningarna — tre bokstäver jämte tre siffror och utan länsangivelse — biträds allmänt av remissinstanserna.

Enda undantaget utgör *länsstyrelsen i Östergötlands län*, som anser att de nya registreringsbeteckningarna med deras avsaknad av hemortsanknytning kommer att medföra vissa olägenheter. Bl.a. kommer polisens spaningsarbete sannolikt att försvåras. Med hänsyn härtill bör enligt länsstyrelsen sådana modifikationer i systemet övervägas att en klar och synlig hemortsanknytning bibehålls.

Statens trafiksäkerhetsverk påpekar, att betänkandet med sin principiella uppläggning inte lämnar besked, om för olika fordonsslag — bilar, motorcyklar, släpfordon och traktorer — skall finnas skilda nummerserier samt skyltar med olika utseende. *Motorredskapsutredningen* anser för sin del att registreringsbeteckningarna kan tillämpas jämväl i fråga om traktorer och motorredskap i den mån dessa blir registreringspliktiga.

Svenska transportarbetareförbundet framhåller, att även om det nya bilregistret kan förväntas innehålla tillräckliga uppgifter om fordon i yrkesmässig trafik och även om tillgång till dessa uppgifter lätt kan erhållas det i många fall föreligger behov av en snabb identifiering av sådana fordon ute på vägarna eller på andra arbetsplatser. Det kan exempelvis omedelbart behöva avgöras, om tillstånd finns att utöva åkeriverksamhet eller att bedriva linje- eller beställningstrafik avseende personbefordran. Förbundet föreslår därför, att de av utredningen förordade registreringsbeteckningarna kompletteras med särskilda beteckningar för fordon som har tillstånd att bedriva någon form av yrkesmässig trafik. Detta kan exempelvis ske på så sätt att den ordinarie registreringsskylten förses med en tilläggsskylt, som genom en lämplig kombination av bokstäver och siffror anger det län där tillstånd beviljats samt tillståndets art eller nummer.

I fråga om tillverkning och distribution av registreringsskyltar har remissinstanserna allmänt tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att tillverkningen av sådana skyltar skall ställas under statlig kontroll ävensom att tillhandahållandet av skyltarna skall ske under statlig tillsyn. Utredningens preliminära förslag att bilhandeln skall utnyttjas för den lokala distributionen har emellertid väckt delade meningar.

Positiva till tanken på medverkan från bilhandelns sida är bl. a. *länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län*. Sistnämnda länsstyrelse framhåller i sammanhanget, att åtskilliga skäl talar för att bilhandeln bör rekvirera skyltarna direkt från central instans — möjligen den centrala registreringsmyndigheten — och för att länsstyrelserna i samband med registrering tilldelar registreringsbeteckningar med ledning av förteckningar över utsända skyltar. Om en sådan lösning väljes, kan de frågor som har samband med förvaring och bevakning av skyltar lösas efter enhetliga principer och antalet led i distributionen nedbringas. — Positiva är också *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, vilka anser att

företag inom den reguljära bil- och traktorhandeln bör kunna utlämna registrerings skyltar redan i anslutning till att komplett registreringsanmälan insänds till registreringsmyndigheten. Enligt organisationerna bör självfallet tillstånd att utlämna skyltar föregås av noggrann prövning av vederbörande företags allmänna lämplighet för uppgiften.

Negativa till förslaget om bilhandelns medverkan i distributionen är främst rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Älvsborgs län, överåklagaren i Stockholm, länsåklagarmyndigheten i Hallands län samt Svenska transportarbetareförbundet. Länsstyrelsen i Älvsborgs län, överåklagaren i Stockholm och Svenska transportarbetareförbundet anser en lämpligare lösning vara att låta polismyndigheterna ombesörja den lokala distributionen. Rikspolisstyrelsen framhåller, att även om den inte är beredd att tillstyrka att den lokala distributionen överläts åt bilhandeln den kan tänka sig arrangemang som innebär att bilhandeln ges rätt att hos de lokala registreringsmyndigheterna ta ut registrerings skyltar för kunders räkning. — Riksåklagaren ställer sig också tveksam till bilhandelns medverkan och anser, att distributionen åtminstone till en början bör handhas av myndighet. Erfarenheten får sedan visa, om en delegation är lämplig.

Statens trafiksäkerhetsverk, som enligt det föregående föreslagit att den lokala registreringsverksamheten knyts till verkets regionala organisation, finner det inte uteslutet att verket kan handha distribution av skyltar på orter, där verkets tjänstemän har regelbundna mottagningar för körkortsprov.

Statskontoret anser för sin del, att det av utredningen redovisade materialet är otillräckligt som underlag för en bedömning av frågan om formerna för tillverkningen och distributionen av registrerings skyltar.

Flera remissinstanser har i fråga om utformningen av tecken och skyltar understrukit vikten av att denna sker på ett sådant sätt att falskskyltning och annat missbruk försvåras. Ett par remissinstanser — närmast länsstyrelsen i Stockholms län och televerket — har ställt sig tveksamma till den av utredningen antydda möjligheten att anbringa de föreslagna kontrollmärkena på registrerings skyltarna. Med hänsyn till riskerna för att skyltar från andra bilar utnyttjas vid fordonstillgrepp, anses det vara en bättre lösning att anbringa kontrollmärkena på insidan av fordonens vindrutor.

X. Val av maskinutrustning och arbetsmetodik

Utredningen

Maskinutrustning

I det föregående har utredningen förordat att registerföringen centraliseras med tillämpning av ADB-system men att registreringsverksamheten i övrigt även i fortsättningen blir decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. En sådan ordning ställer särskilda krav på maskinutrustningen.

Utredningen konstaterar i sammanhanget, att bilregistret i mitten av 1970-talet beräknas innehålla uppgifter om mer än 3,5 miljoner fordon, innebärande att ca 1,5 miljarder tecken skall lagras i datamaskinens minne. Som exempel på de anspråk som kommer att ställas anges vidare att länsstyrelserna varje dag beräknas komma in med 50 000 frågor till registret, vartill skall läggas de under hela dygnet inkommande frågorna från polisväsendet. Antalet dagliga meddelanden som påverkar registerinnehållet bedöms uppgå till ca 50 000. Det anförda visar, att dataöverföring och direkt maskinell bearbetning av det som överförs kommer att ske i betydligt större utsträckning än i något nu befintligt ADB-system inom statsförvaltningen.

Beträffande den närmare utformningen av maskinutrustningen anges följande. För att överföringen av information mellan den centralt placerade datamaskinen och länsstyrelserna skall kunna ske snabbt och störningsfritt erfordras ett av televerket uppkopplat fast *kommunikationsnät*, därvid kommunikationslinjerna ansluts direkt till datamaskinen. Hänsyn måste i sammanhanget även tas till polismyndigheternas behov av direkta förfrågningar i registret. Utredningen har räknat med att möjlighet skall finnas att över en fast förbindelse anknyta rikspolisstyrelsens telexnät och centrala datamaskin till den centrala registreringsmyndighetens datamaskin.

Vidare måste länsstyrelserna utrustas med s. k. *terminaler* för kontakten med registret. Terminalerna skall ha två funktioner. Den ena är att i anslutning till den mot centralregistret riktade frågeverksamheten göra den från registret erhållna informationen tillgänglig i läsbar form. Den andra är att tjäna som inmatningsmedium vid överföring av ändringsuppgifter från länsstyrelserna till registret. I valet mellan de närmast aktuella terminaltyperna — informationsskärmar och fjärrskrivmaskiner — har utredningen gjort en sammanvägd bedömning av terminalernas anskaffnings- och driftkostnader samt kapacitetsförhållanden ävensom beaktat det förhållandet att huvudparten av de frågor som ställs till registret ej föranleder utskrift av de erhållna svaren. Utredningen har härvidlag funnit, att informationsskärmar — som representerar ungefär samma anskaffningskostnad som fjärrskrivmaskinerna — genom sin högre kapacitet och sina klart lägre drift-

kostnader bäst tillgodoser de krav som frågeverksamheten ställer. Detta talar för att terminalerna huvudsakligen utgörs av informationsskärmar. I mindre utsträckning bör dock även fjärrskrivmaskiner finnas för att tillgodose behovet av omedelbar utskrift av uppgifter från registret.

I fråga om överföring av ändringsuppgifter till det centrala registret konstaterar utredningen, att ändringarna till större delen kommer att ske i anslutning till handlingar som framställts vid en tidigare maskinell behandling antingen vid bilregistret eller exempelvis hos försäkringsbolagen. Sådana handlingar bör ges en utformning, som medger att de blir direkt maskinellt läsbara. I övriga fall — exempelvis vid nyregistreringar, anmälningar om ägarbyten m. m. — krävs en manuell inmatning av uppgifterna. Detta kan ske antingen genom hålkorts- eller hålremsstansning eller genom de informationsskärmar som enligt det föregående bör finnas hos länsstyrelserna för frågeverksamhet. Utredningen har härvidlag funnit, att anskaffnings- och operatörskostnaderna i och för sig är desamma för hålkortsstansar och informationsskärmar. De skärmar som krävs för frågeverksamheten har emellertid med hänsyn till den ojämna arbetsbelastningen en viss överkapacitet som kan utnyttjas för här ifrågavarande ändamål. Detta innebär att tillskottet av skärmar — utöver vad som erfordras för frågeverksamheten — kan kraftigt begränsas i förhållande till det antal stansar som behöver anskaffas. Med hänsyn främst härtill förordas även i detta fall användning av informationsskärmar. Det sammanlagda anskaffningsbehovet i fråga om sådana skulle därmed uppgå till 112 enheter, vartill kommer 25 fjärrskrivmaskiner.

I fråga om den centralt placerade datamaskinen konstaterar utredningen, att länsstyrelserna för att kunna bedriva sin verksamhet utan egna register måste ha möjlighet att när som helst och mycket snabbt få uppgifter ur vilken del av det maskinella registret som helst. Härför krävs att hela bilregistret lagras i till datamaskinen anslutna *direktminnen*. Även de anspråk polismyndigheterna ställer på registret motiverar sådana. — Vidare måste höga krav ställas på anläggningens driftsäkerhet, särskilt som visuella register kommer att saknas. Ett driftavbrott under kontorstid gör att en stor del av länsstyrelsernas registreringspersonal inte kan fullgöra sina ordinarie arbetsuppgifter och att frågor från myndigheter och allmänhet inte kan besvaras. För att skydda mot tillfälliga driftstörningar bör därför vissa av datamaskinens centrala enheter dubbleras. Likaså bör viss extrakapacitet finnas i direktminnesenheterna. *Av driftsäkerheten motiverade åtgärder* beräknas höja kostnaderna för datamaskinen med ca 20 %.

Det är enligt utredningen angeläget att utröna lämpligheten av att i en större nytillskapad maskinanläggning låta utföra bilregistreringen jämsides med andra arbetsuppgifter. Driftkostnaderna kan därigenom förutsättas bli lägre. Under hänvisning till de problem som kan uppkomma vid ett sådant arrangemang — exempelvis i fråga om prioritering — understryker utred-

ningen, att en samkörning endast bör komma till stånd, om det kan visas att den i bilregistreringen erforderliga snabbheten inte eftersätts.

Registeruppbyggnad

I betänkandet lämnas även en redogörelse för det centrala registrets tänkta uppbyggnad. Bl. a. med hänsyn till behovet av att kunna söka i registret med ledning av inte bara registreringsnummer utan även andra identifikationsdata anses bilregistret i datamaskinen böra organiseras i fyra delregister. Dessa skulle vara dels ett fordonsregister ordnat efter registreringsbeteckning och innehållande tekniska och fordonsspecifika uppgifter, dels ett ägareregister ordnat efter personnummer eller för juridiska personer i annan tillämplig ordning, dels ett chassiregister som möjliggör att man med hjälp av bilmärke och chassinummer får fram registreringsbeteckningen, dels slutligen ett referensregister. Beträffande det närmare innehållet i de olika delregistren hänvisas till betänkandet.

Remissyttranden

I fråga om utredningens förslag avseende val av maskinutrustning erinrar *statskontoret* om att statskontoret enligt uppdrag av Kungl. Maj:t har att i samråd med bilregisterutredningen utföra erforderligt systemutvecklingsarbete avseende automatisk databehandling för ett centralt bilregister. Härav följer att statskontoret står bakom den principiella utformningen av datamaskinsystemet.

Statistiska centralbyrån konstaterar, att utredningen inte tar upp frågan om ett billigare och mindre ambitiöst alternativ till ADB-system än det föreslagna. Exempelvis kunde man måhända tänka sig ett ADB-system med terminaler av telextyp jämte en billigare och långsammare typ av direktaccessminnen. Bortsett härifrån anser centralbyrån att det skulle vara av värde om man kunde genomföra en försöksverksamhet avseende en uppläggnings- och registreringsystemet i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag. Centralbyrån är beredd att medverka i en sådan försöksverksamhet, som kan begränsas till ett lämpligt län, exempelvis Örebro län. Därvid kan den datamaskinanläggning, som skall installeras i Örebro för centralbyråns räkning, användas som centralenhet för försöket. Erforderlig kompletterande utrustning torde kunna skaffas på hyresbasis. Att på så sätt genomföra ett nytt registreringsystem — låt vara på försök — i ett enda län torde ligga i linje med utredningens förslag till successivt införande av systemet.

Rikspolisstyrelsen understryker vikten av att data- och kommunikations-systemet ges en sådan utformning att polismyndigheterna får möjlighet att via telex eller på annat lämpligt sätt skaffa upplysningar ur registret dygnet runt. *Statskontoret* anser, att frågan om möjligheterna för utomstående

myndigheter, organisationer och enskilda företag — exempelvis försäkringsbolag — att via terminaler kommunicera med den centrala datamaskinen närmare bör undersökas.

En del remissinstanser har anfört synpunkter på möjligheterna och lämpligheten att samordna ett centralt dataregister för bilregistreringen med vissa andra dataregister.

Körkortsutredningen uppger, att det redan nu kan anses klart att den kommer att föreslå en centraliserad och på ADB-teknik baserad registerföring på körkortsområdet. Flera skäl talar för att ett sådant register samordnas med ett centralt bilregister. Det konstateras, att bilregisterutredningen för sin del föreslagit en registreringsorganisation med statens trafiksäkerhetsverk som central registreringsmyndighet och med länsstyrelserna som lokala förvaltningsorgan. En motsvarande organisatorisk lösning torde körkortsutredningen komma att föreslå för registreringsuppgifterna på körkortsområdet. Härigenom skapas förutsättningar för ett gemensamt utnyttjande av datamaskinutrustning, kommunikationsnät och terminaler med lägre investerings- och driftkostnader som följd. För en samordning talar bl. a. också de fördelar som kan uppnås vid uppbyggnaden av registret, exempelvis genom tillskapande av ett gemensamt personregister. Vid överläggningar som ägt rum mellan körkorts- och bilregisterutredningarna har man varit ense om att förutsättningarna för en samordning närmare bör prövas. Körkortsutredningen har också i skrivelse till statskontoret i juni 1968 anhållit, att statskontoret i sina fortsatta överväganden rörande bilregistreringen beaktar samordningsaspekten. Det understryks i sammanhanget, att det inte möter något hinder att en datamaskin anskaffas för bilregistrets behov redan innan ställning tas till ett eventuellt samgående mellan bil- och körkortsregister. Den dataanläggning som bilregisterutredningen planerat kan nämligen vid en senare tidpunkt utan svårighet kompletteras med den ytterligare utrustning som fordras för körkortsregistreringen. — *Statkontoret* delar uppfattningen, att man så långt möjligt bör söka samordna den tekniska utformningen av de båda registren.

Statistiska centralbyrån betonar vikten av att ett centralt bilregister samordnas med andra av centralbyrån förda samhällsinformativa register. Det erinras om direktiven för bilregisterutredningen, vari uttalas att det kunde bli aktuellt med integration av bilregistret med andra register — såsom befolknings- och körkortsregistren — för statistiska samhällsplanerande och kommersiella ändamål. Sedan dess har uppbyggnaden av samhällsregister och deras integration förts ett väsentligt stycke framåt. Inom centralbyrån pågår sedan år 1964 en omfattande utredning om det s. k. arkivstatistiska systemet, vars syfte är att åstadkomma ett samordnat lagringssystem av individuella data från olika källor för såväl statistik som administrativa uttag av individuella uppgifter. I ett sådant system spelar däri ingående re-

gister en nyckelroll. Härvidlag gäller att det redan nu inom centralbyrån finns ett flertal basregister — förutom nuvarande centrala bilregister ett centralt företagsregister, ett lantbruksregister, ett register över totalbefolkningen etc. — vartill kommer olika special-, hjälp- och arkivregister. Det arkivstatistiska systemets målsättning är bl. a. att möjliggöra datauttag för samhällsinformation och samhällsplanering. I detta sammanhang är ett centralt bilregister av stort intresse. Särskilt inom den fysiska samhällsplaneringen har underlagsdata för trafikplanering och bostads- och miljöplanering efterfrågats, där nuvarande möjligheter att erhålla fordonsdata visat sig otillräckliga.

Även *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller önskvärdheten av att bilregistret samordnas med andra statliga register rörande befolkning, företag etc.

Enligt *försvarets materielverk* bör utformningen av ADB-systemet för bilregistreringen ske i nära samarbete med den arbetsgrupp inom verket som har att svara för utredning angående ADB-system för fordonsuttagningen.

XI. Kostnadsberäkningar

Utredningen

Nuvarande kostnader

Enligt uppgifter från länsstyrelserna var under budgetåret 1967/68 sammanlagt 340 fast anställda tjänstemän knutna till bilregistret. Därutöver fanns medel anslagna för hel- eller deltidsarbetande extrapersonal i en utsträckning som motsvarade löner för 246 heltidsarbetande tjänstemän. Vid landskontoren placerad kassapersonal anlätades i en omfattning, som år 1965 beräknades motsvara heltidsarbete för 26 tjänstemän. — Vid statistiska centralbyrån sysselsätts ungefär 11 heltidsarbetande tjänstemän med uppgifter sammanhängande med centrala bilregistret. Polisens hantering av interimslicenser och interimsskyltar motsvarar enligt rikspolisstyrelsens uppskattning arbete för 20 heltidsarbetande tjänstemän. — Utredningen har beräknat statsverkets kostnader för angiven personal — inklusive pensions-, lokal- och kontorskostnader etc. — till 18 650 000 kr.

Härtill kommer de beräknade årskostnaderna för datamaskinbearbetning vid centrala bilregistret med ca 325 000 kr., för postverkets uppbörd av fordonskatt med ca 3,8 milj. kr., för tryckning och distribution av skattekvitton med 175 000 kr. och för hantering — inklusive framställning och distribution — av nuvarande kontrollmärken med 1 milj. kr.

De sammanlagda kostnaderna för nuvarande registreringsorganisation blir enligt de angivna beräkningarna omkring 24 milj. kr. per år. Utred-

ningen konstaterar, att de av allmänheten till länsstyrelserna betalade registrerings- och anmälningsavgifterna för budgetåret 1966/67 uppgick till drygt 15 milj. kr.

Då i det följande kostnaderna för den föreslagna organisationen beräknats utifrån den förutsatta ärendefrekvensen år 1970, har av jämförelseskäl en viss omräkning gjorts av de angivna kostnaderna för nuvarande organisation, vilka avser förhållandena år 1967 eller tidigare. Utredningen har därvid — på grundval av en försiktig bedömning av ökningen av fordonsbeståndet — funnit det motiverat att räkna med en tioprocentig ökning av kostnaderna fram till 1970. Dessa skulle därmed uppgå till 26,3 milj. kr. angivna år.

Engångskostnader vid övergång till ny organisation

Utredningen framhåller, att det i och för sig är möjligt att ha en datamaskinläggning, som kan användas för såväl bilregistrering som vissa andra ändamål. Kostnaderna för bilregistreringen kan därigenom bli lägre än om man för denna utnyttjar en särskild anläggning. I avvaktan på bl. a. statskontorets överväganden om möjligheterna till samutnyttjande i någon form har utredningen vid sina kostnadsberäkningar tills vidare utgått från alternativet med en för bilregistreringen särskilt disponerad anläggning. Beräkningarna utgår vidare från att datamaskin, kommunikationsnät och terminalanläggningar ges den principiella utformning som beskrivits i det föregående. De preliminärt uppskattade engångskostnaderna framgår av följande sammanställning.

	milj. kr.
Datamaskin med »kringutrustning» inkl. direktminnen	20
Terminalutrustning för länsstyrelserna	4
Installation av maskinläggningen	3
Systemutveckling, programmering, omläggning av nuvarande register, utbildning och information	6
Viss befintlig personal som övergångsvis kommer att finnas kvar under en del av omläggningstiden	4
Nya registreringshandlingar till bilägare, kurser för berörd personal m. m.	3

Sammanlagt beräknas engångskostnaderna sålunda till omkring 40 milj. kr.

Registreringsskyltar. Av det föregående framgår att utredningen finner det angeläget både att ändra nuvarande system för registreringsbe-teckningar och att skapa möjligheter för myndigheterna att övervaka tillverkning och distribution av registreringsskyltar. Omläggningen i detta hänseende förutsätter att nya standardiserade skyltar framställs och delas ut till fordonsägarna. Denna åtgärd medför en betydande engångskostnad,

uppskattningsvis ca 25 milj. kr. Åtgärden är dock i och för sig oberoende av om den föreslagna registreringsorganisationen kommer till stånd eller inte. Det är därför inte riktigt att vid bedömning av den nya organisationens lönsamhet medräkna angivna kostnad.

Driftkostnader vid en ny organisation

Med hänsyn till att arbetsrutinerna i den föreslagna organisationen ännu inte i detalj utformats har utredningen gjort en försiktig beräkning av de personalbesparingar som kan uppnås. Den erforderliga personalen vid länsstyrelserna har därvid uppskattats till omkring 300 tjänstemän och personalen för den centrala verksamheten innefattande bl. a. datamaskindriften till ca 55 tjänstemän. De beräknade driftkostnaderna framgår av följande sammanställning.

	milj. kr.
Löner jämte pensions- och omkostnadspålägg	11,5
Hyra för kommunikationsnät, tekniskt underhåll av maskinutrustning och övriga omkostnader i samband med datamaskindriften	2,3
Avskrivningar av engångskostnader, räntor	5,7
Framställning och distribution av kontrollmärken	6,5

Sammanlagt beräknas driftkostnaderna sålunda till omkring 26 milj. kr. De bör i princip tas ut av fordonsägarna.

Registreringsskyltar. Kostnaderna för årlig nyanskaffning av skyltar har beräknats till ca 2,5 milj. kr., och de bör liksom nyssnämnda kostnader för registreringsverksamheten tas ut av fordonsägarna. Detta gäller även de i det föregående angivna engångskostnaderna för skyltar. I sistnämnda fall kan två alternativa lösningar tänkas. Avgift för nya skyltar kan utkrävas av varje fordonsägare vid övergången till det nya systemet. Eventuellt kan avgiften tas ut i samband med närmaste skatteuppbörd. Alternativt kan kostnaderna fördelas på flera år genom ett avskrivningsförfarande. Med hänsyn tagen även till avskrivningen anger utredningen den årliga kostnaden för skyltar till 4,8 milj. kr.

Den nya organisationens lönsamhet

Den årliga kostnadsbesparingen med den nya organisationen blir enligt de redovisade beräkningarna endast några hundra tusen kronor, kostnaderna för registreringsskyltarna oräknade. I fråga om personalkostnaderna medför förslaget — främst genom mekaniseringen av rutinerna — en besparing om 7 milj. kr. per år. Personalbesparingen blir givetvis successivt större i takt med att verksamheten växer.

Härutöver bör följande beaktas. Enligt tillgängliga prognoser kommer fordonsantalet att fortsätta att öka betydligt. Den tekniska utrustning som väljs kommer dels att vara tillräcklig för att utan komplettering möta den ökning av fordonsantalet som inträffar under åren närmast efter omlägg-

ningen, dels medge en relativt sett billig utbyggnad allteftersom fordonsantalet ytterligare stiger. Detta innebär att den framtida kostnadsstegringen vid maskinell registrering blir mindre än vid manuell, eftersom i senare fallet en stor del av kostnaderna växer i takt med fordonsantalet.

Allmänt vill utredningen emellertid understryka, att den ojämförligt största vinsten ligger i den förbättrade effektivitet i registreringen som de framlagda förslagen kommer att medföra.

Utredningen framhåller slutligen, att om en maskinanläggning tillskapas enbart för bilregistreringen den under vissa tider torde kunna utnyttjas för andra bearbetningar jämsides med registreringen. Uppskattningsvis kan intäkterna genom sådana arrangemang anges till ett par miljoner kronor per år. I sammanhanget erinras vidare om erfarenheterna från nuvarande bilregister, som visar att man för kommersiellt utnyttjande kan vänta stor efterfrågan på adresser och andra uppgifter ur registret. Det bedöms realistiskt att även i detta hänseende räkna med en årlig nettointäkt om ett par miljoner kronor.

Remissyttranden

I fråga om de av utredningen redovisade kostnadsberäkningarna säger sig *statskontoret* kunna biträda utredningens bedömning av anskaffningskostnaderna för den föreslagna maskinutrustningen inkl. »kringutrustning» och direktminnesenheter ävensom bedömningen av de årliga kostnaderna för driften av datasystemet. Statskontoret understryker emellertid kostnadsberäkningarnas ungefärliga karaktär. I sammanhanget erinras om de besparingar som troligen kan göras om det framtida körkortsregistret systemtekniskt och organisatoriskt anknyts till bilregistret. *Statistiska centralbyrån* framhåller, att den saknat underlag för att granska de kostnader som beräknats för övergången till det nya systemet. Allmänt sett förefaller de vara lågt beräknade. Bl. a. torde kostnaderna för anskaffning av maskinutrustning som motsvarar de av utredningen uppställda kraven överstiga angivna 20 milj. kr. Även omlägningskostnaderna kan visa sig vara betydligt högre. Oförutsedda svårigheter och dimensioneringsproblem kan också tillstöta.

Körkortsutredningen har i samråd med företrädare för statskontoret och bilregisterutredningen försökt beräkna dels de ökade maskinanskaffningskostnader som uppstår om körkortsregistret placeras på bilregistrets dataanläggning, dels anskaffningskostnaderna för ett system med särskild anläggning för körkortsregistret. Beräkningarna har grundats på i stort sett samma förutsättningar som ligger till grund för bilregisterutredningens kostnadsberäkningar, dvs. dygnsbevakning, möjligheter till snabb kopiering av registren och direktaccess. Merkostnaderna i förra fallet har uppskattats till ca 4 milj. kr. I beloppet ingår i huvudsak kostnader för extra kärnmin-

nen och direktaccessminnen samt sex extra bildskärmar med kontrollenheter ävensom tull, frakt och omsättningsskatt. I det senare fallet — dvs. alternativet med en särskild anläggning — har kostnaden för den centrala anläggningen uppskattats till 12,7 milj. kr. Därvid har bl. a. förutsatts användning av en billigare men något långsammare typ av direktaccessminnen ävensom anskaffning av viss ytterligare »kringutrustning» för att kunna ställa viss ledig kapacitet till förfogande för utomstående. Utöver den centrala anläggningen tillkommer behov av 24 bildskärmar och 24 fjärrskrivmaskiner. Med hänsyn tagen även härtill ävensom till tull, frakt och omsättningsskatt blir totalkostnaden drygt 16 milj. kr. Förutom angivna kostnadsskillnader på anskaffningssidan är att beakta de skillnader i driftkostnader som de båda alternativen representerar.

I fråga om sättet att finansiera kostnaderna för övergången till det nya registreringssystemet konstaterar *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* att det nya systemet medför inte obetydliga kostnadsminskningar och intäktsökningar. Med hänsyn till dessa bör övergångskostnaderna i sin helhet kunna finansieras av bilskattemedel på sådant sätt att några nya särskilda avgifter inte behöver uttas av fordonsägarna.

I anslutning till frågan om den nya organisationens lönsamhet har ett flertal remissinstanser understrukit utredningens uttalande att det ojämförligt största värdet med omläggningen ligger i den större effektivitet i registreringen som denna kommer att medföra.

Ett par remissinstanser har slutligen uppehållit sig vid de av utredningen påtalade möjligheterna att använda registret kommersiellt.

Statistiska centralbyrån understryker vikten av att nettokostnaden för bilregistret hålls nere. Från denna synpunkt är det angeläget att man tar till vara den efterfrågan på information ur registret, som går utöver vad som är att hänföra till registrets primärt specificerade, med statsanslag finansierade syften. Centralbyrån kan vitsorda, att det föreligger ett påtagligt behov av sådan information för vilken konsumenterna också är beredda att betala. Erfarenheterna pekar dock på att det ekonomiska utbytet av informationsverksamheten i hög grad blir avhängigt av möjligheterna att göra datauttag ur bilregistret och andra register i kombination.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller, att branschen har stort intresse av att ur bilregistret få tillgång till statistik och annan information om såväl registreringar som bestånd av bilar och traktorer. Denna statistik bör i stor utsträckning kunna samordnas med den offentliga statistiken på området och kompletteras med

uppgifter om bl. a. ägarförändringar och utrangeringar. För vad som erfordras utöver den offentliga statistiken bör avgifter debiteras på självkostnadsbasis. Det kan dock ifrågasättas, om inte privatpersoners och företags önskemål om enstaka äganderättsuppgifter kan tillgodoses utan särskild debitering. Sådan information är av väsentlig betydelse för konsumenternas köptrygghet, och kostnaderna för inkassering av eventuella avgifter torde bli oproportionerligt stora.

XII. Övergången till det nya registreringssystemet

Utredningen

Formerna för övergången till det nya registreringssystemet

Uppläggningsen av det nya registret. Utredningen anser sig inte kunna förorda en ordning, som innebär att det vid uppläggningsen av det nya registret föreskrivs en formell nyregistrering av alla fordon, därvid varje fordonsägare åläggs att lämna in fullständiga nyregistreringshandlingar beträffande det eller de fordon han äger. I stället förordas att registeruppläggningsen i princip sker genom att uppgifter förs över från nuvarande register. För att i möjlig mån öka tillförlitligheten hos detta fram till den tidpunkt då övergången beräknas ske föreslås i det följande vissa omedelbara ändringar i gällande bestämmelser.

Vissa uppgifter i det nya registret måste emellertid hämtas från annat håll. Uppgift om personnummer torde enklast kunna erhållas från fordonsägarna själva. Med hjälp av personnumret kan man få namn- och adressuppgifter från de maskinellt läsbara personregistren hos länsstyrelsernas datakontor. En annan tänkbar källa för uppgifter till det nya registret — närmast vissa tekniska uppgifter om fordon — är det nuvarande centrala bilregistret, som också är maskinellt läsbart.

I de båda sistnämnda fallen kan överföringen av uppgifter till det nya bilregistret ske med hjälp av magnetband. Uppgifterna från nuvarande regionala bilregister och från fordonsägarna själva måste däremot omvandlas till maskinellt läsbar form, innan de kan matas in i registret. Omvandlingen kan ske på olika sätt — genom hålkorts- och hålremsstansning, genom klartextläsning eller genom överföring med informationsskärmar. Utredningen — som enligt det föregående föreslagit att informationsskärmar skall finnas hos länsstyrelserna för att användas för frågeverksamhet och ordinarie inmatningsrutiner — har med hänsyn till bl. a. detta förhållande förordat att angivna omvandling sker med anlitande av informationsskärmar.

Utlämnings av skyltar m. m. Enligt utredningens förslag skall nya registreringsbeteckningar införas och registreringsskyltar med de nya

beteckningarna lämnas ut genom myndighets försorg. Vid övergången till det nya systemet skall därför nya registrerings skyltar tillställas varje fordonsägare.

Av de data, som skall ingå i det nya registret och som inte finns i det nuvarande, måste uppgift om personnummer — eventuellt även andra uppgifter — inhämtas från fordonsägarna. Det förefaller lämpligt att sådana uppgifter samlas in i samband med att de nya skyltarna lämnas ut. För att de insamlade uppgifterna skall vara så aktuella som möjligt måste insamlingsförfarandet koncentreras till kort tid och ske i omedelbar anslutning till överföringen av resp. register. För att förenkla förfarandet för fordonsägarna bör antalet utlämningsställen vara tämligen stort.

Metod för övergången. Övergången till det nya systemet medför omfattande organisatoriska problem. I princip kan man välja mellan att låta det nya systemet träda i funktion samtidigt över hela landet eller successivt med ett eller flera län i varje etapp.

En registeruppläggning som sker samtidigt över hela landet och som följs av en samtidig övergång till nytt system kräver, att en stor mängd experter och materiel tas i anspråk på en gång. Utredningen anser, att svårigheterna därvid blir så stora att metoden inte kan komma ifråga. Vid successiv registeruppläggning följd av samtidig övergång till nytt registreringsystem uppstår bl. a. den betydande olägenheten att man under hela övergångstiden måste föra dubbla register. En inte oväsentlig nackdel är också, att myndigheterna delvis måste arbeta med dubbla registreringsbeteckningar för de fordon som förts in i nya registret.

Nackdelen med en successiv övergång ligger främst i att man under övergångstiden måste bruka skilda registreringsystem och bestämmelser i olika delar av landet. Samarbetet mellan länsstyrelser, trafiksäkerhetsverket och andra berörda myndigheter kan till vissa delar behöva ske enligt särskilda övergångsbestämmelser. För en successiv övergång talar framför allt att behovet av personal och materiel blir mindre koncentrerat i tiden och därigenom lättare att täcka. En annan fördel med en successiv övergång är att det nya systemet blir utprovat i mindre skala, varvid de gjorda erfarenheterna sedan kan tillämpas under övergångens senare skeden.

Sistnämnda fördelar anser utredningen överväga, och den föreslår sålunda att övergången sker successivt med ett eller flera län i varje etapp.

Omläggningen till det nya registret bör enligt utredningen kunna inledas under år 1970. Om den för registreringen avsedda maskinen skall hinna installeras och trimmas i tid krävs att preliminärt beslut om maskinbeställning föreligger under 1968. Eftersom detaljutformningen av registreringsystemet och övergångsrutinerna inte skett, har utredningen försiktigt räknat med att omläggningstiden inte blir kortare än ett år.

Utredningen framhåller behovet av kursverksamhet för den berörda per-

sonalen i samband med omläggningen och understryker vikten av att allmänheten i god tid informeras om omläggnings innebörd.

Förslag till omedelbara ändringar i gällande bestämmelser

Det är av väsentlig betydelse för övergången till det föreslagna registreringssystemet att innehållet i länsstyrelsernas bilregister är aktuellt och tillförlitligt. Som tidigare nämnts föreligger f. n. stora brister i dessa hänseenden, framför allt beträffande redovisningen av äganderättsförhållandena. Utredningen anser, att det med hänsyn härtill skulle vara av stort värde om man redan nu kunde genomföra vissa av de förslag som lagts fram i syfte att höja registrets aktualitet. I enlighet härmed förordar utredningen, att fristerna för ansökningar om registrering och anmälningar till registret förkortas från tre veckor till en vecka utan att omläggningen avvaktas. Detsamma gäller förslaget om skyldighet för inte bara förvärvare utan även överlåtare av fordon att anmäla överlåtelsen till bilregistret.

Författningsförslag i berörda hänseenden har redovisats i särskild bilaga till betänkandet.

Remissyttranden

Vad avser övergången till det nya registreringsystemet har flertalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag, att övergången sker successivt med ett eller flera län i varje etapp. Bl. a. *statistiska centralbyrån* samt *länsstyrelserna i Blekinge län* och *i Örebro län* betonar omläggnings arbetskrävande och tekniskt komplicerade karaktär, vilket anses tala för en successiv omläggning med de möjligheter som därvid erbjuder sig att i mindre skala utprova systemet och efter hand anpassa detsamma med hänsyn till de i ett inledande skede vunna erfarenheterna.

Länsstyrelsen i Örebro län ifrågasätter, om man inte med hänsyn till de uppkommande påfrestningarna — utöver det etappvisa genomförandet av det nya registreringsystemet i de olika länen — bör vidta ytterligare åtgärder för att underlätta övergången. En möjlig lösning kunde härvidlag tänkas vara att fordonsägarna under förslagsvis en treårsperiod endast skulle vara skyldiga att låta registrera fordon i det nya registret vid ny- och omregistreringar, äganderättsförändringar och byten av försäkringsbolag. Efter övergångstidens slut skulle ägare till fordon, som fortfarande var registrerade enligt det gamla systemet, åläggas att inom viss kortare tid låta överföra fordonen till det nya registret.

Försvarets materielverk ifrågasätter, om inte en samtidig övergång till det nya registreringsystemet är att föredra. *Motorbranschens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* — vilka understryker vik-

ten av att man så snart som möjligt kommer från nuvarande bristfälliga ordning — föreslår att det nya systemet genomförs på en gång för samtliga nyregistreringar, förslagsvis från den 1 januari 1971. Införingen av det befintliga fordonsbeståndet i systemet anses däremot kunna ske successivt efter angivna tidpunkt.

Enligt *statistiska centralbyrån* torde utredningens bedömning att omläggningen skall kunna inledas under år 1970 och bli klar på ett år vara alltför optimistisk. Det är den redan med hänsyn till den tid som åtgår för beslutsprocessen och till de erforderliga förberedelserna. Härtill kan komma oförutsedda svårigheter på grund av att mera ingående erfarenhet saknas av det föreslagna systemet med direktminnen och terminaler. Även anpassningen av manuella rutiner till ADB kan skapa vissa problem.

I fråga om de närmare formerna för omläggningen anför *centrala folkbokförings- och uppborðsnämnden* vissa synpunkter på registeruppläggningen. *Postverket* framhåller, att distributionen av nya registreringsskyltar till fordonsägarna i samband med omläggningen kan vara en lämplig uppgift för verket. I sammanhanget hänvisas till postens adressregister, som kan utnyttjas vid iordningställandet av försändelserna, och till nätet av postanstalter vilka kan användas som utlämningsställen.

Med ett par enstaka undantag har remissinstanserna tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att man genast och alltså utan att avvakta omläggningen i övrigt skall dels förkorta fristerna för ansökningar om registrering och anmälningar till registret från tre veckor till en vecka, dels ålägga inte bara förvärvare utan även överlåtare av fordon skyldighet att anmäla överlåtelse till registret.

Försvarets materielverk och *länsstyrelsen i Stockholms län* — som anser att angivna ändringar omedelbart bör genomföras — framhåller att dessa kan förutsättas leda till en ökad arbetsbelastning för de nuvarande bilregistren och medföra behov av personalförstärkning. Enligt *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* — som likaledes tillstyrker utredningens förslag i denna del — kommer de kortare tidsfristerna inte att bli meningsfulla, om inte motsvarande tidsvinster uppnås genom avkortning av handläggningstiderna hos länsstyrelserna. Detta förutsätter att ökade resurser i viss utsträckning ställs till länsstyrelsernas förfogande.

Motorbranschens riksförbund och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, som i och för sig tillstyrker den angivna förkortningen av tidsfristerna och utsträckningen av anmälningsskyldigheten, anser dock att ändringarna härvidlag bör anstå till dess omläggningen i övrigt sker till det nya registreringssystemet. Enligt organisationerna är några speciella olägenheter inte förenade med ett sådant dröjsmål, då de ifrågavarande änd-

ringarna inte räcker för att komma till rätta med nuvarande allvarliga brister i fråga om bilregistrens aktualitet och tillförlitlighet.

I fråga om olika remissinstansers synpunkter på sanktionsbestämmelsernas utformning vid underlåtenhet att anmäla överlåtelse av fordon hänvisas till den förut lämnade redovisningen.

Departementschefen

Den registrering av olika slags motorfordon, som sker i länsstyrelsernas bilregister, skall tjäna flera ändamål, vilka vart och ett ställer sina särskilda krav på registrens utformning. Genom registreringen skall sålunda skapas ett informationsunderlag, som i första hand kan utnyttjas inom trafiksäkerhetsområdet för skilda slag av utrednings- och planeringsaktiviteter samt för kontroll av fordonsbeståndet i olika hänseenden. Snabb och aktuell information ur registren är av väsentlig betydelse för polisen i dess trafikövervaknings- och spaningsarbete. Registerinnehållet skall också tjäna som underlag för beredskapsplanläggningen på fordons- och transportområdet. Det utgör vidare bl. a. underlag för debitering och uppbörd av fordonskatt och för kontroll av att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs. Registren ligger slutligen — genom den rapportering som sker från länsstyrelserna till det centrala bilregistret inom statistiska centralbyrån — till grund för centralbyråns fordonsstatistik.

De krav som sålunda ställs på bilregistren har under senare år inte kunnat tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Förseningar har uppstått i handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden. Till stor del har de berott på att bilregisterorganisationen med dess manuella administrativa rutiner inte på ett rationellt sätt kunnat anpassas till den med fordonsbeståndets utveckling successivt ökande arbetsvolymen. Förseningarna och det förhållandet att tillräckligt verksamma incitament saknats för fordonsägarna att iakta sin anmälningskyldighet vid inträffade förändringar i registrerade förhållanden har haft till följd att bilregistren kommit att kännetecknas av bristande aktualitet och tillförlitlighet. Särskilt gäller detta i fråga om äganderätten till fordonen. Den bristande aktualiteten och även en viss ofullständighet i uppgiftsmaterialet — närmast i vad avser fordonens besiktningsförhållanden — har begränsat möjligheterna att genom registren utöva kontroll över att fordonsägarna fullgör sina skyldigheter i besiktnings-, skatte- och försäkringshänseende. Länsregistrens bristfällighet och förseningar i rapporteringen till centrala bilregistret har också medfört, att statistiska centralbyråns fordonsstatistik inte kan göras tillräckligt aktuell och detaljerad.

Angivna förhållanden har föranlett en översyn av bilregistreringssystemet. Översynen har handhåfts av bilregisterutredningen, som i ett principbetän-

kande dragit upp riktlinjer för bilregistrets framtida administration, utformning och användning.

En grundläggande förutsättning för ett effektivt registreringssystem är enligt utredningen, att själva registreringen i fortsättningen ges en ändrad innebörd såtillvida att den hålls skild från kontrollen över fordonsbeståndet. Den bör sålunda ske oberoende av om betingelserna för rätt att bruka ett fordon är uppfyllda, dvs. utan krav på att fordonet godkänts vid besiktning, att trafikförsäkring tecknats och att fordonsskatt erlagts. Vidare bör enligt utredningen gälla, att den beteckning som tilldelas fordonet vid registreringen följer det under hela dess tid. — Jag kan helt ansluta mig till en sådan ordning. Det är sålunda ett väsentligt intresse att uppgifter om registreringspliktiga fordon så snart som möjligt kan införas i registret så att dessa blir underkastade den fortlöpande kontroll som avses utövad via registret. I fråga om förslaget avseende registreringsbeteckningarna är dess genomförande i viss mån en förutsättning för att vissa andra, i det följande behandlade åtgärder skall kunna vidtas som syftar till förenkling och rationalisering av registreringsförfarandet.

En annan grundläggande förutsättning för en rationell registreringsordning är enligt utredningen, att **A D B - t e k n i k** kommer till användning. De skäl som utredningen härvidlag anfört är övertygande. Sålunda synes registreringsverksamheten med dess omfattning och i huvudsak rutinbetonade karaktär i särskild grad lämpa sig för ADB-teknik. Denna torde överhuvud vara en förutsättning för att man rationellt och ekonomiskt skall kunna klara den växande registrerings- och anmälningsvolymen på ett sätt som både beaktar allmänhetens behov av snabb service och kraven på aktualitet i den registrerade informationen.

En särskild fråga är sedan, om man skall ha en centraliserad, till en enda dataanläggning knuten registerföring eller en decentraliserad sådan. Härvidlag kan konstateras att — med den avancerade ADB-teknik som ifrågakommer och med de kommunikationsmöjligheter som därvid erbjuder sig — en centraliserad registerföring väl låter sig förenas med en fortsatt decentraliserad administrativ handläggning. Med hänsyn härtill och eftersom anskaffnings- och driftkostnaderna för datautrustning vid alternativet med centraliserad registerföring blir väsentligt lägre biträder jag utredningens förslag om en sådan lösning.

I fråga om registreringsorganisationen anser jag vägande skäl — inte minst servicesynpunkter — tala för att även i fortsättningen ha en decentraliserad handläggning av registrerings- och anmälningsärenden. Jag finner också en fortsatt lokal anknytning till länsstyrelserna klart vara att föredra framför de i betänkandet alternativt diskuterade lösningarna. Genom länsstyrelserna tillgodoses på en gång såväl allmänhetens anspråk

på en geografiskt någorlunda utspridd service som kraven på att verksamheten vid de lokala registreringsorganen får en omfattning som medger ekonomiskt och administrativt rationella arbetsformer. Av värde är givetvis också att det redan nu hos länsstyrelserna finns personal, som har rutin i handläggningen av ifrågavarande ärenden.

Beträffande den centrala organisationen är en utgångspunkt, att det nya centrala registret i första hand är ett administrativt register som därutöver skall kunna bilda underlag för statistikproduktion. Med hänsyn till denna registrets administrativa karaktär och till det förhållandet att en av registrets primära uppgifter är att tjäna trafiksäkerhetsintresset finner jag i likhet med utredningen skäl tala för att statens trafiksäkerhetsverk blir centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. I sådan egenskap har verket att på olika sätt verka för en enhetlig tillämpning av författningar angående bilregistrering, att i nära samråd med andra berörda myndigheter meddela anvisningar för registreringsarbetet, att fastställa formulär och blanketter inom verksamhetsområdet etc.

Själva driften av anläggningen bör ankomma på statistiska centralbyrån. I varje fall till en början torde nämligen fördelar stå att vinna om ansvaret för anläggningen kan åläggas en myndighet som redan tidigare driver dataanläggningar och som med hänsyn till verksamhetens inriktning har möjligheter att samordna handhavandet av ifrågavarande anläggning med driften av maskinparken i övrigt. Med en sådan lösning skapas också förutsättningar för att mera effektivt utnyttja den reservkapacitet, som anläggningen kan rymma.

Utifrån vad sålunda allmänt förordats i fråga om ansvars- och arbetsfördelningen mellan olika myndigheter bör det ankomma på utredningen att i sitt fortsatta arbete överväga den närmare utformningen av registreringsorganisationen. I sammanhanget bör uppmärksamhet även ägnas frågan om den lämpliga lokaliseringen av dataanläggningen. En utgångspunkt bör därvid vara, att denna — om särskilda skäl inte talar emot en sådan lösning — bör förläggas utanför Stockholmsområdet.

En väsentlig uppgift för utredningen har varit att ge registreringssystemet en sådan utformning att möjligheter skapas för en effektivare *k o n t r o l l* *ö v e r f o r d o n s b e s t å n d e t*. En grundläggande förutsättning härför är att man har tillgång till ett register, som innehåller erforderliga data och som är aktuellt och tillförlitligt. I förstnämnda hänseende har utredningen funnit, att brister föreligger närmast i fråga om registrets redovisning av fordonens besiktningsförhållanden. Det förslag till en fullständigare redovisning på detta område, som utredningen framlägger, kan jag i princip ansluta mig till. I fråga om aktualiteten och tillförlitligheten hos de registrerade uppgifterna kan en väsentlig förbättring väntas bli följden av de snabbare handlägningsförfaranden som datatekniken möjliggör, vidare av olika i det

följande förordade åtgärder, såsom förkortning av registrerings- och anmälningsfristerna, utvidgning av anmälningsskyldigheten vid fordonsöverlätelser etc.

Beträffande utformningen av själva kontrollen har utredningen föreslagit införandet av ett kontrollmärkesystem. F. n. finns ett sådant med anknytning till den periodiska kontrollbesiktningen. Detta har i viss mån haft en provisorisk karaktär i avvaktan på omläggningen av bilregistreringen. Det nu föreslagna systemet avses möjliggöra en kontroll inte enbart i fråga om kontrollbesiktningen utan även i vad avser fordonskatte- och försäkringsplikten.

De tänkta kontrollmärkena, som skall anbringas på viss bestämd plats på fordonet, bör enligt utredningen knyta an till en viss kontrollperiod — lämpligen kalenderår — och märkenas färg avses variera för varje period. Strax före ingången av en ny kontrollperiod skall registret genomgå maskinellt och märken skall sändas ut till fordonsägare beträffande vilkas fordon registret visar att fordonsskatt erlagts och föreskriven kontrollbesiktning fullgjorts. En förutsättning skall vidare vara, att ingen anteckning finns om att trafikförsäkring upphört att gälla eller att körförbud inträtt. I de fall det under löpande kontrollperiod inträffar händelser, som medför att fordon inte får brukas, tänker sig utredningen en ordning innebärande att kontrollmärkena avlägsnas. I andra fall då rätten att använda fordon tidsmässigt eller eljest begränsas anges en lämplig lösning vara att på fordonen anbringa interimistiska märken av särskilt utseende.

I stort kan jag ansluta mig till tanken på ett kontrollmärkesystem av angivet slag. Genom systemet kan man få en kontroll av de registrerade fordonen direkt i trafiken med de fördelar detta innebär från övervakningssynpunkt. Fordonsägarna kan också — som utredningen framhållit — med en sådan ordning väntas i betydligt större utsträckning än nu finna det angeläget att fullgöra sina skyldigheter och även att göra vederbörliga anmälningar till registret om ägarförhållanden etc.

Beträffande de fortsatta övervägandena av märkesystemet vill jag framhålla följande. Vad först angår kontrollmärkeperioden synes anknytningen till kalenderåret mindre lämplig, eftersom detta inte har ett naturligt samband vare sig med skatte-, försäkrings- eller besiktningsskyldigheten. En bättre lösning synes vara att anknyta den årliga distributionen av kontrollmärken till tiden för den ordinarie fordonsskatteuppbörden. Därmed uppnås att kontrollmärkena för det stora flertalet fordon blir ett tecken på att fordonsskatten verkligen erlagts. Skatteavier och märken kan framställas och distribueras i ett sammanhang. En förutsättning för distributionen av kontrollmärken är att en maskinell genomgång av registret visar att försäkrings- och besiktningsskyldigheten fullgjorts och att körförbud inte gäller. Brister det härvidlag kan skatteavi sändas ut tillsammans med ett meddelande om att kontrollmärke kommer att distribueras, sedan ifråga-

varande skyldighet fullgjorts. Under den löpande kontrollmärkeperioden kan givetvis inträffa att fordonsägare underlåter att inställa sig till en före-skriven besiktning eller att teckna en ny försäkring, sedan den gamla upp-höret att gälla. I sådana fall kan från registret utgå anmaningar enligt viss fastställd ordning. Ett sådant anmaningsförfarande torde i flertalet fall bli verksamt. I sista hand gäller givetvis, att man vid ingången av nästa märkesperiod har möjlighet att hålla inne kontrollmärke vid försummelse i något hänseende.

Med den angivna skissen, som inte beaktar alla de tekniska och admini-strativa problem som måste lösas vid den närmare utformningen av kontroll-märkesystemet, har jag närmast velat illustrera en grundsyn, nämligen den att utformningen av systemet bör ske med sikte på att fånga in så stora delar av fordonsbeståndet som möjligt i ensartade och automatiskt verkande för-faranden. Speciallösningar avpassade för speciella fordonskategorier och spe-ciella situationer bör om möjligt undvikas, då systemet härigenom blir svå-rare att administrera ock säkerligen mindre effektivt.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla, att ett rätt utformat kontrollmär-kesystem kan bli ett verksamt hjälpmedel i den kontroll som skall utövas via bilregistret.

För utredningens förslag om slopande av kravet på att besiktningss-handlingar och skattekvitto skall medföras vid färd kan vid ett införande av det nya registreringsystemet vägande skäl anföras, åtminstone såvitt avser personbilar. Det slutliga ställningstagandet i denna fråga bör dock anstå till behandlingen av utredningens slutbetänkande.

Vad utredningen anfört om fordons-skatteförfarandet — de-bitering, uppbörd, restitution, indrivning och redovisning — kan jag i prin-cip ansluta mig till. Åtskilliga tekniska problem återstår emellertid, vilka ut-redningen kommer att överväga i sitt fortsatta arbete.

Vad utredningen föreslagit i fråga om förfarandet vid regist-tering kan jag biträda. Sålunda bör som ett led i strävandena att öka aktualiteten i de registrerade uppgifterna fristen för registreringsansökning-ar förkortas från tre veckor till en vecka. Detta bör dock ske först i sam-band med omläggningen av registreringsystemet i övrigt och inte dessför-innan som ett led i förberedelserna inför omläggningen, vilket utredningen förutsatt. Vidare bör — med hänsyn till den nya registreringsorganisationen och registreringsens ändrade karaktär — ansökan om registrering få göras hos valfri länsstyrelse.

Förslaget att slopa den nuvarande, av polisen handhavda interimregist-reringen har motiverats med de snabbare handläggningsförfaranden som kan påräknas efter omläggningen till det nya registreringsystemet. Där-

vid beräknas registrering och övriga åtgärder, som krävs för att fordon skall få brukas, ta obetydligt längre tid i anspråk än vad som f. n. åtgår för interimregistreringen. Under angivna förutsättningar och i betraktande av de administrativa och ekonomiska olägenheter som följer med dubbla registreringsförfaranden kan jag i princip ansluta mig till utredningens förslag. Med hänsyn till bl. a. den oro för en inträdande mera påtaglig serviceförsämring, som vissa remissinstanser gett uttryck åt, är jag dock beredd förorda, att interimregistreringen övergångsvis bibehålls till dess det nya registreringssystemet varit i tillämpning under någon tid och visat sig fungera på det sätt som förutsatts.

I fråga om skyldigheten att anmäla ändringar i vissa registrerade förhållanden biträder jag utredningens förslag om en förkortning av anmälningensfrist från i princip tre veckor till en vecka. Även i detta fall bör — på samma sätt som i fråga om den förordade förkortningen av fristen för registreringsansökningar — förslaget genomföras i samband med omläggningen av registreringsystemet i övrigt och inte dessförinnan, som utredningen förutsatt.

Med hänsyn till den bristande aktualitet och tillförlitlighet som f. n. kännetecknar bilregistrets redovisning av fordonens ägarförhållanden förordar jag vidare i likhet med utredningen, att anmälningsskyldigheten vid fordonsöverlåtelser utvidgas så att den omfattar inte bara förvärvaren av ett fordon utan även den förre ägaren. I detta fall föreligger — som utredningen framhållit — skäl att vidta ändringen mera omedelbart som ett led i förberedelserna inför omläggningen till det nya registreringsystemet. Härigenom skapas nämligen förutsättningar att i ett väsentligt hänseende öka aktualiteten hos det nuvarande bilregistret, som i samband med omläggningen kommer att ligga till grund för uppdateringen av det nya centrala bilregistret.

Jag föreslår alltså, att 18 § 1 mom. VTF ändras med tillämpning från den 1 januari 1970 så, att förre ägaren åläggs att anmäla när äganderätt till registrerat fordon övergår på annat sätt än genom arv eller testamente. Förslaget innebär, att registreringsmyndigheterna i princip kommer att få uppgifter från två håll om samma förhållande. Den ökade arbetsbörda för myndigheterna detta i och för sig skulle kunna leda till kan motverkas genom att blanketter för gemensamma uppgifter från förre och nye ägaren tillihandahålls på lämpligt sätt.

Jag delar i princip utredningens uppfattning, att underlåten anmälan inte bör beläggas med straff i större omfattning än syftet med anmälningsskyldigheten kräver. Enligt min mening bör bestämmelserna i 65 § 4 mom. VTF utformas så, att förre ägaren blir fri från ansvar, om nye ägaren — genom anmälan eller ansökan om ny registrering — inom föreskriven tid inkommit till registret med riktiga uppgifter om sitt namn och sin adress. Där emot bör, med hänsyn till bl. a. att anmälan av nye ägaren är belagd med

avgift och skall åtföljas av bevis om försäkring, denne inte befrias från påföljd för försummad anmälan, även om registret fått de nödvändiga uppgifterna från före ägaren.

På innehållet i anmälan av före ägaren bör ställas samma krav som anges i 18 § 1 mom. fjärde stycket i fråga om ny ägares anmälan. Enligt 65 § 5 mom. första stycket dömes till straff endast för lämnande av veterligen oriktiga uppgifter i anmälan. Med denna bestämmelse kan, som utredningen funnit, överlåtaren inte i och för sig anses skyldig att försäkra sig om riktiga uppgifter genom att kräva legitimation av förvärvaren. Däremot kan han inte undgå ansvar genom att till registreringsmyndigheten vidarebefordra uppgifter som han förstår måste vara felaktiga.

Reservregistrering i dess nuvarande form kan ej bibehållas vid ett införande av det nya registreringsystemet. Utredningen har i stället föreslagit ett motsvarande arrangemang, som innebär att beslut fattas — och noteras i det centrala registret — om befrielse under viss tid från skyldighet att verkställa kontrollbesiktning, erlägga fordonsskatt och hålla trafikförsäkring.

Utän att i detta sammanhang ta ställning till frågan i vad mån ett verkligt behov föreligger av arrangemang innefattande temporär befrielse från bl. a. fordonsskatt kan jag preliminärt godta förslaget som teknisk lösning.

Jag ansluter mig i princip till utredningens förslag i fråga om förfarandet vid definitiv registrering. Vid det fortsatta arbetet på denna fråga bör dock uppmärksamhet ägnas möjligheterna att skapa tillräckligt verksamma incitament för att fordonsägarna anmäler fordonen till registrering.

Utredningens förslag i fråga om utformningen av registreringsbeteckningar innebär, att dessa efter omläggningen till det nya registreringsystemet i princip skall bildas av tre bokstäver åtföljda av tre siffror samt sakna hemortsangivelse. Jag har inte något att erinra mot förslaget, som synes tillgodose såväl kravet på en tillfredsställande läsbarhet som behovet av ett tillräckligt stort antal kombinationsmöjligheter. Frågan om den närmare utformningen av tecken och skyltar bör göras till föremål för närmare överväganden av utredningen i dess fortsatta arbete.

Jag delar utredningens uppfattning, att tillverkningen av registreringsskyltar skall ställas under statlig kontroll. I vilken form detta skall ske — genom statlig tillverkning eller genom tillverkning hos ett eller flera auktoriserade företag — får närmare övervägas. Jag är också ense med utredningen, att distributionen av skyltarna bör handhas av statligt organ eller stå under statlig tillsyn. Utredningen har härvidlag visat på olika lösningar, som närmare får prövas under det fortsatta arbetet. Jag vill i sammanhanget peka på ytterligare en lösning, som inte nämnts i betänkandet men som kan innebära administrativa och ekonomiska fördelar.

Jag syftar därmed på en ordning som innebär att registreringsskyltarna distribueras direkt från det centrala bilregistret. Därmed möjliggörs en centraliserad och från säkerhetssynpunkter tillfredsställande lagerhållning och hantering av skyltarna samtidigt som distributionen kan samordnas med registrets rutiner i övrigt vid registreringsförfarandet. Från service-synpunkt behöver detta inte innebära några olägenheter, om exempelvis bil-handeln tillämpar en ordning, som innebär att fordonen normalt tillhanda-hålls i registrerat skick.

För att den föreslagna registreringsorganisationen skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt ställs särskilda krav på den maskinella utrustningen. Registrets innehåll skall lagras i direktminnen, som är anslutna till datamaskinen, och ett fast uppkopplat kommunikationsnät upprättas mellan det centrala registret och länsstyrelserna. Dessa utrustas med terminaler — informations-skärmar och fjärrskrivmaskiner — för kontakten med registret. Kapaciteten bör dimensioneras med hänsyn till vad som krävs för dataöverföringen och den maskinella bearbetningen. Den centrala dataanläggningen bör därjämte ges en viss extra kapacitet för att öka anläggningens driftsäkerhet.

Kostnaderna för den angivna maskinutrustningen har av utredningen preliminärt beräknats till 24 milj. kr., varav ca 20 milj. kr. avser datamaskinen med »kringutrustning» och 4 milj. kr. terminalutrustningen för länsstyrelserna. Härtill kommer 2 milj. kr. i installationskostnader.

Beställningen av datamaskinen avses utlagd i början av budgetåret 1969/70 för beräknad leverans under hösten 1971. Något särskilt bemyndigande att beställa den ifrågavarande dataanläggningen behöver i detta sammanhang inte begäras av riksdagen förutsatt att riksdagen lämnar Kungl. Maj:t det bemyndigande att beställa datamaskinutrustningar, som på föredragning av chefen för finansdepartementet begärts i innevarande års statsverksproposition (bil. 9 s. 106).

Utöver den angivna anskaffnings- och installationskostnaden om 26 milj. kr. tillkommer enligt utredningens beräkningar ytterligare engångskostnader i samband med omläggningen till ett nytt registreringsystem. Sålunda erfordras 16 milj. kr. för systemutveckling, programmering, utbildning och information etc. De direkta engångskostnaderna uppgår sålunda till sammanlagt cirka 40 milj. kr. Vid sidan härav tillkommer — i samband med övergången till nya registreringsbeteckningar — en utgift om 25 milj. kr. av engångskaraktär för framställning av registreringsskyltar.

De årliga driftkostnaderna för den nya registreringsorganisationen, inberäknat avskrivningar och räntor, har för år 1970 beräknats till ca 26 milj. kr., i vilket belopp inräknats en personalbesparing i storleksordningen 7 milj. kr. De angivna årskostnaderna motsvarar ungefär de årliga driftkostnaderna för nuvarande organisation. Det bör emellertid framhållas, att med det växande fordonsbeståndet och med den kapacitet som det nya systemet

inrymmer detta kommer att visa en väsentligt gynnsammare driftkostnadsutveckling än vad nuvarande organisation skulle ha gjort. Vidare bör beaktas, att kostnadsberäkningen bygger på att det för bilregistreringen anskaffas en särskild datamaskin. För det fall ett samutnyttjande i någon form ordnas — exempelvis med ett blivande centralt körkortsregister — kommer den på bilregistreringen fallande kostnaden att minska. Allmänt vill jag emellertid i likhet med utredningen understryka, att den största vinsten ligger i den förbättrade service och kontroll, som den nya registreringsordningen kommer att möjliggöra.

I anslutning till frågan om driftkostnaderna för bilregistreringen vill jag erinra om att dessa f. n. täcks genom olika avgifter som tas ut i registreringsverksamheten. Detta avgiftssystem måste nu anpassas med hänsyn till den ändrade utformning som bilregistersystemet enligt förslaget kommer att få. Utformningen av avgiftssystemet bör ske med sikte på att nyttjarna debiteras alla de kostnader — inklusive avskrivning och ränta på vad som investerats i maskinutrustning och nedlagts i programmeringsarbete — som är förenade med bilregistreringsverksamheten. Jag avser att i annat sammanhang för Kungl. Maj:t anmäla fråga om att ge bilregisterutredningen i uppdrag att utreda denna fråga ävensom frågan om den lämpliga utformningen av debiteringsförfarandet.

Den aktuella tidsplanen för omläggningen av registreringsorganisationen innebär, att omläggningen börjar genomföras någon gång i början av år 1972, varefter den sker successivt med ett par län i taget för att vara helt genomförd kring mitten av år 1973. Tidsangivelserna kan självfallet endast vara ungefärliga. Med det omfattande förberedelsearbete som måste föregå omläggningen kan sålunda förskjutningar i tidsplanen inträffa.

Hemställan

Under återopandande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens yttrande över

dels de allmänna riktlinjer för omorganisationen av bilregistreringen som jag framlagt i det föregående,

dels ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnel Anderson

Innehållsförteckning

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
I. Inledning	4
Utredningsuppdraget m. m.	4
Gällande bestämmelser om bilregistrering m. m.	5
II. Pricipiella synpunkter på bilregistreringen	7
Utredningen	7
Remissyttranden	11
III. Ny registreringsorganisation	13
Utredningen	13
Remissyttranden	16
IV. Kontroll över fordonsbeståndet	20
Utredningen	20
Remissyttranden	24
V. Fordonsskatten	28
Utredningen	28
Remissyttranden	32
VI. Förfarandet vid registrering	34
Utredningen	34
Remissyttranden	36
VII. Anmälningskyldigheten	38
Utredningen	38
Remissyttranden	41
VIII. Reservregistrering och definitiv avregistrering	42
Utredningen	42
Remissyttranden	44
IX. Registreringsbeteckningar	45
Utredningen	45
Remissyttranden	47
X. Val av maskinutrustning och arbetsmetodik	50
Utredningen	50
Remissyttranden	52
XI. Kostnadsberäkningar	54
Utredningen	54
Remissyttranden	57
XII. Övergången till det nya registreringssystemet	59
Utredningen	59
Remissyttranden	61
Departementschefen	63