



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ett nytt bil- register

1971:11

2002

Utgivet av Bilregisterutredningen

Stockholm 1971

HGX 4 381





Statens offentliga utredningar

1971:11

Kommunikationsdepartementet

Ett nytt bilregister

Betänkande avgivet av Bilregisterutredningen
Stockholm 1971

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Bilregisterutredningen tillkallades av chefen för kommunikationsdepartementet enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 10 april 1964. Till utredningsman förordnades överdirektören Kjell Edström och därpå, sedan Edström den 15 mars 1966 på egen begäran entledigats, landssekreteraren Stig Swanstein. Utredningsmannen har vid utarbetandet av detta betänkande biträttats av experterna avdelningsdirektören Åke Dahlström, expeditionschefen Ingvar Gullnäs, hovrättsassessorn Jan Johnsson, t.f. expeditionschefen Boret Palm, direktören Åke Pernelid och ADB-direktören Hans Rållfors. Sekreterare åt utredningsmannen har varit organisationsdirektören Eino Rova och biträdande sekreterare hovrättsassessorn Agne Henry Olsson.

Utredningen överlämnade med skrivelse i juni 1968 till chefen för kommunikationsdepartementet principbetänkandet Bilregistrering (SOU 1968:23) med förslag till riktlinjer angående utformning och användning av ett nytt bilregister.

Statsmakterna har med anledning av betänkandet fattat beslut angående riktlinjer för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen (prop. 1969:30, SU 42, BeU 32, 3LU 30, rskr 136, 133, 132).

Utredningen har fortsatt arbetet med detaljutformning av det nya registrerings-systemet.

Kungl. Maj:t beslutade den 10 februari 1967 att statskontoret i samråd med utred-

ningen skulle ansvara för det i samband med utredningsarbetet erforderliga systemutvecklingsarbetet. I slutet av år 1969 lämnade statskontoret systemutformningsuppdraget till Statskonsult AB. Uppdraget omfattar också vidareutveckling av systemet till program och rutiner för den datamaskinella bearbetningen.

I anslutning till sitt tidigare uppdrag erhöll utredningen genom Kungl. Maj:ts beslut den 29 maj 1969 uppdraget att närmare överväga frågan om de avgifter som i fortsättningen bör debiteras i anslutning till bilregistreringen.

Genom beslut av chefen för kommunikationsdepartementet den 16 februari 1970 och den 19 augusti 1970 har utredningen bemyndigats att anlita Svenska utvecklingsaktiebolaget för att undersöka lämpliga tekniska specifikationer för registrerings-skyltar och kontrollmärken i det nya registreringssystemet samt för att utföra undersökningar beträffande lämplig uppbyggnad av en tillverkningsenhet för skyltar.

Utöver vad som nämnts i den skrivelse varmed utredningens principbetänkande överlämnades har till utredningen genom remisser från Kungl. Maj:t eller chefen för kommunikationsdepartementet för kännedom eller för att tas i övervägande vid uppdragets fullgörande överlämnats bl.a.

1) skrivelse den 4 mars 1969 från Stockholms stads gatukontor angående bilregistreringens statistikfunktion m.m.

2) rikspolisstyrelsens skrivelse den 2 augusti 1965 angående förenklat redovisningsförfarande vid utfärdande av interimslicens

3) riksdagens justitieombudsmans skrivelse den 22 mars 1961 angående utfärdande av anvisningar till ledning för beräkningen av vissa kommissionärsavgifter vid länsstyrelserna m.m. jämte i ärendet inkomna handlingar

4) riksrevisionsverkets skrivelse den 26 januari 1962 med utlåtande i nyssnämnda fråga

5) länsstyrelsens i Stockholms län skrivelse den 31 maj 1966 angående föreskrifter om lämnande av uppgifter ur bilregistret till allmänheten

6) skrivelse den 10 december 1969 från Bengt Pohl angående registreringsskyltar

7) skrivelse den 20 februari 1970 från Auto Skyltar angående registreringsskyltar

8) skrivelser den 8 september 1970 från L. Kjellson och den 16 november 1970 från Kungl. Automobilklubben angående årtalsbetecknad nummerplåt.

Utredningen har med anledning av remisser avgett utlåtanden bl.a. den 12 september 1968 över bilskatteutredningens promemoria Anstånd med erläggande av automobilskatt (Stencil Fi 1968:4), den 23 december 1968 över bilskatteutredningens betänkande Traktorbeskattning (SOU 1968:50), den 6 oktober 1969 över kommitténs för ett renare samhälle betänkande Ett renare samhälle (SOU 1969:18), den 4 februari 1970 över bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969:45), den 12 juni 1970 över motorredskapsutredningens betänkande Snöskotern – fordonet och föraren (SOU 1970:9), den 24 juni 1970 över centrala folkbokförings- och uppbördsnämndens förslag om inrättandet

av ett centralt personregister, den 31 augusti 1970 över bilskatteutredningens betänkande Kilometerbeskattning (SOU 1970:36), den 15 oktober 1970 över körkortsutredningens betänkande Körkort och körkortsregistrering (SOU 1970:26) och den 26 november 1970 över dataarkiveringskommitténs betänkande Förslag till gallringsbestämmelser om utgallring hos statliga myndigheter av information på elektromagnetiska databärare m.m. (Stencil U 1969:8).

Studieresor har företagits till Danmark och USA.

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 23 februari 1970 föreslog utredningen att utredningens planeringsuppgifter inför upprättandet av det nya bilregistret skulle övertas av en för ändamålet särskilt inrättad nämnd. I prop. 1970:165 föreslog Kungl. Maj:t att en sådan nämnd skulle inrättas den 1 januari 1971 med uppgift att leda det återstående erforderliga planerings- och systemutvecklingsarbetet jämte idrifttagningen av bilregistret. Riksdagen biföll förslaget (SU 213, rskr 428). Nämnden har erhållit namnet bilregisternämnden. I detta betänkande ger utredningen flera exempel på detaljfrågor som inte kan lösas i nuvarande skede av planeringen men som det bör ankomma på bilregisternämnden att ta ställning till.

Härmed överlämnas betänkandet Ett nytt bilregister.

Experterna har till alla delar biträtt de i betänkandet framlagda förslagen.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört. Stockholm den 15 december 1970.

Stig Swanstein

*/Eino Rova
Agne Henry Olsson*

Innehåll

<i>Skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet</i>	3	3.3 Utredningens fortsatta övervägan-	den och förslag	27
<i>Inledning</i>	9	3.3.1 Avregistrering efter anmä-	lan	27
1 <i>Registrering</i>	10	3.3.2 Avregistrering utan anmä-	lan	29
1.1 Gällande bestämmelser	10			
1.2 Principbeslutet	12	4 <i>Kontrollen över fordonsbeståndet</i> . .	31	
1.3 Utredningens fortsatta övervägan-	den och förslag	4.1 Inledning	31	
1.3.1 Registreringspliktens om-	fattning	4.2 Förutsättningarna för att fordon	skall få brukas	31
1.3.2 Registreringspliktens inne-	börd	4.2.1 Utredningens principiella	utgångspunkt	31
1.3.3 Registreringsansökningen .	15	4.2.2 Registrering	31	
1.3.4 Beslut och bevis om regist-	ring, m.m.	4.2.3 Registreringsbesiktning och	typbesiktning	31
1.3.5 Instansning av registrerings-	nummer	4.2.4 Särskild kopplingsbesikt-	ning	33
2 <i>Reservregistrering och avställning</i> . .	21	4.2.5 Automobils katt och trak-	torskatt	33
2.1 Gällande bestämmelser	21	4.2.6 Trafikförsäkring	34	
2.2 Principbeslutet	21	4.2.7 Periodisk kontrollbesikt-	ning	35
2.3 Utredningens fortsatta över-	väganden och förslag	4.2.8 Kontrollbesiktning och	körförbud i övrigt	38
2.3.1 "Obligatorisk" avställning	vid registrering	4.3 <i>Kontroll genom registret</i>	38	
2.3.2 Avställning efter särskild	anmälan	4.3.1 Inledning	38	
2.3.3 Förbud att bruka avställt	fordon	4.3.2 Fordonsägarna	39	
	25	4.3.3 Fordons beskaffenhet . . .	41	
3 <i>Avregistrering</i>	27	4.3.4 Särskild kopplingsbesikt-	ning	41
3.1 Gällande bestämmelser	27	4.3.5 Automobils katt och trak-	torskatt	41
3.2 Principbeslutet	27			

4.3.6	Trafikförsäkring	42	7	<i>Skyltar och kontrollmärken</i>	71
4.3.7	Periodisk kontrollbesiktning	42	7.1	Placeringen av registreringsskyltar och kontrollmärken	71
4.3.8	Kontrollbesiktning och körförbud i övrigt	44	7.2	Utformningen av tecken och skyltar	73
4.4	Kontroll på vägen	44	7.2.1	Gällande bestämmelser . . .	73
4.4.1	Gällande bestämmelser, principbeslutet	44	7.2.2	Tidigare utredningar och förslag	74
4.4.2	Förslag till kontrollmärkes-system	46	7.2.3	Tecknens form och storlek	75
4.4.3	Distribution av kontrollmärken, uppbörd av skatt	52	7.2.4	Skyltars och teckens färg	75
4.5	Översikt över hur kontrollen fungerar i normalfallen	54	7.2.5	Skyltars form och storlek, Tecknens placering	76
4.5.1	Förfarandet när fordon första gången tas i bruk efter registrering	54	7.2.6	Skyltarnas utförande	77
4.5.2	Den fortsatta kontrollen .	54	7.2.7	Reflekterande material . . .	78
4.5.3	Begärd avställning	55	7.2.8	Särskilda slag av skyltar . .	79
4.5.4	Avregistrering	56	7.3	Kontrollmärkets utformning	80
5	<i>Särskilda tillstånd att bruka fordon</i> .	57	7.4	Tillverkning och distribution av registreringsskyltar	80
5.1	Interimslicens och begränsat kör-tillstånd	57	7.4.1	Principbeslutet	80
5.1.1	Gällande bestämmelser . . .	57	7.4.2	Utredningens fortsatta övervägande och förslag . .	81
5.1.2	Principbeslutet	58	8	<i>Registerinnehållet</i>	83
5.1.3	Utredningens fortsatta överväganden och förslag . .	58	9	<i>Organisation</i>	85
5.2	Saluvagnslicens och särskilt leveranstillstånd	60	9.1	Allmänt	85
5.2.1	Gällande bestämmelser . . .	60	9.2	Regional organisation	86
5.2.2	Principbeslutet	61	9.3	Central organisation	88
5.2.3	Utredningens övervägan-den och förslag	61	9.3.1	Trafiksäkerhetsverket	88
5.3	Exportvagnslicens	63	9.3.2	Lokaliseringsfrågans betydelse för den centrala organisationen	90
5.3.1	Gällande bestämmelser . . .	63	9.3.3	Driftsorganisation	94
5.3.2	Principbeslutet	64	10	<i>Kostnader</i>	95
5.3.3	Utredningens övervägan-den och förslag	64	10.1	Allmänt	95
5.4	Turistvagnslicens	65	10.2	Engångskostnader utom skyltkostnader	95
5.4.1	Gällande bestämmelser . . .	65	10.3	Kostnader för registreringsskyltar .	96
5.4.2	Principbeslutet	65	10.4	Årliga driftskostnader utom skyltkostnader	97
5.4.3	Utredningens övervägan-den och förslag	65	10.5	Årliga skyltkostnader	97
6	<i>Påföljder och besvär</i>	66	11	<i>Avgifter</i>	98
6.1	Påföljder	66	11.1	Uppdraget	98
6.2	Besvär	69	11.2	Gällande rätt m.m.	98
			11.3	Utredningens överväganden och förslag	99

12 Övergången till nytt registreringssystem	103
12.1 Förslag i principbetänkandet m.m.	103
12.2 Omlägningsförfarandet	103
12.3 Övergångsbestämmelser	106
12.4 Organisation under tiden för genomförandet	109

13 Sammanfattning	110
-----------------------------	-----

Bilagor

1 Författningsförslag	121
Bilregisterkungörelse	121
Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)	131
Lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon	143
Kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.	145
Förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt	148
Förordning om ändring i traktorskatteförordningen (1969:297)	153
Förordning om ändring i förordningen (1961:653) om brännoljeskatt	155
Förordning om ändring i förordningen (1964:352) om gasolskatt	156
Kungörelse om ändring i kungörelsen (1951:750) om saluvagnsskatt	157
Förordning om ändring i förordningen (1956:545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall	159
2 Specialmotivering	162
3 Översiktlig systembeskrivning, utarbetad av Statskonsult AB	168
4 Förslag till teckenutformning m.m.	188
5 Förslag till registerinnehåll	193
6 Förslag till rutin för registeromläggningen	199

Förkortningar

Bilregisterkungörelsen	BRK
Vägförordningen (1951:648)	VTF
Vägförordningen (1951:743)	VTK
Lag (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon	TFL
Förordningen (1922:260) om automobilskatt	ASF
Traktorskatteförordningen (1969:297)	TSF

Inledning

Med utgångspunkt i 1969 års principbeslut om riktlinjerna för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen har utredningen övervägt och tagit närmare ställning till hur det nya registreringsystemet bör vara utformat. De förslag som motiveras och redovisas i det följande föranleder ett omfattande författningsarbete.

Utredningen har till en början utarbetat förslag till en ny *bilregisterkungörelse* (BRK). Den innehåller de grundläggande bestämmelserna om fordonsregistreringen samt vissa bestämmelser som inte direkt rör registret eller registreringen men som har nära samband med registreringsfrågorna.

Utredningen har framlagt en rad förslag och väckt olika frågor av mera teknisk karaktär som måste beaktas i en tillämpningskungörelse till BRK. Innehållet i denna kan inte bestämmas slutligt förrän systemarbetet utvecklats ytterligare. Utredningen förutsätter att det får ankomma på bilregisternämnden att utarbeta tillämpningskungörelsen.

Utredningen lägger också fram det förslag till kungörelse om ändring i *vägraffikförordningen* (1951:648) (VTF) som föranleds av bl.a. att samtliga registreringsbestämmelser enligt utredningens mening bör brytas ut till en separat kungörelse. Däremot har de nödvändiga förslagen till ändringar i *vägraffikkungörelsen* (1951:743) (VTK) fått anstå eftersom de måste utarbetas samtidigt med tillämpningskungörelsen till BRK. Det-

samma gäller den revidering som, bl.a. på grund av utredningens i det följande redovisade förslag om "individuell" uppbörds-termin för varje fordon, måste ske av *kungörelsen* (1924:513) *angående uppbörd av automobils katt m.m.*

Av de författningar som i övrigt berörs av utredningsförslagen tas endast de av mera central betydelse upp i betänkandet (se bilaga 1). Utkast till en rad andra författningsändringar som behövs har upprättats och kommer att överlämnas till bilregisternämnden.

I sina författningsförslag har utredningen utgått från författningarnas lydelse den 1 december 1970.

Under de olika avsnitten i betänkandet har kortfattat — i packad text — angetts vilka paragrafer i förslagen till BRK och till ändringar i VTF som berörs i resp. avsnitt. Med ledning av förteckningarna i bilaga 2 kan motiven till varje paragraf i dessa förslag återfinnas. Beträffande övriga författningsförslag har särskild specialmotivering intagits i bilaga 2. Den till betänkandet fogade bilagan 3 "Översiktlig systembeskrivning" har utarbetats av Statskonsult AB.

1.1 Gällande bestämmelser

De grundläggande bestämmelserna om registrering av fordon finns i VTF och VTK. Enligt 10 § 1 mom. VTF skall hos länsstyrelse föras bilregister och bilreservregister och hos myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer, centralt bilregister. Enligt 36 § VTK skall centrala bilregistret föras hos statistiska centralbyrån. Fordon som är upptaget i bilregister kallas registrerat och fordon som är upptaget i bilreservregister kallas reservregistrerat.

I VTF finns definitioner på olika fordonslag. Man skiljer mellan motordrivna fordon och tillkopplade fordon. Motordrivet fordon är enligt 1 § 2 mom. VTF fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg. De motordrivna fordonen indelas i motorfordon, traktorer och motorredskap samt motorfordonen i sin tur i bilar och motorcyklar. Bilarna indelas i personbilar, bussar och lastbilar. De tillkopplade fordonen utgörs av släpfordon, efterfordon och sidvagnar. Släpfordonen kan vara antingen släpvagnar eller släpslädar.

Registreringsplikten omfattar enligt 10 § 2 mom., jämfört med 11 § 1 mom. VTF, i princip alla motordrivna fordon och släpfordon. För andra fordon än motorfordon gäller dock vissa inskränkningar. Traktorer är inte registreringspliktiga om de ej är försedda med gummihjul eller band. Motorredskap skall vara registrerade endast om de används

på sådant sätt att de är hänförliga till klass I i *traktorskatteförordningen* (1969:297) (TSF). Vidare gäller registreringsplikten för släpvagnar bara i de fall fordonen dras av bil eller av traktor eller motorredskap, som hör till klass I enligt traktorskatteförordningen, samt för släpslädar bara när de dras av bil.

Registreringsplikten innebär dels, i vissa fall som närmare anges i redogörelsen för 17 § VTF, en skyldighet att ansöka om registrering inom viss tidsfrist, dels att registreringen – och anbringandet av vederbörliga registreringsskyltar – är ett villkor för rätt att bruka fordonet resp., beträffande motorredskap och släpfordon, bruka det på förut angivet sätt.

Som framgår av 11 § 2-4 mom. VTF gäller vissa undantag från registreringsplikten dels när fordon, som är reservregistrerat, är taget i anspråk enligt vissa speciallagar eller förhyrt av krigsmakten, dels i fråga om fordon som är registrerat utomlands eller ägs av utomlands bosatt person och dels för fordon som omfattas av interimis- eller saluvagnslicens.

Enligt 77 § VTF är vidare från bl.a. bestämmelserna om registrering undantagna motordrivna fordon eller släpfordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål eller som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Detsamma gäller motordrivna fordon avsedda att föras av

gående eller släpfordon som kopplats till sådana fordon. Vidare kan enligt samma paragraf Konungen eller myndighet som Konungen förordnar meddela dispens från bl.a. registreringsplikten för visst fordon eller vissa slag av fordon. Någon delegation av dispensgivningen har inte skett annat än i fråga om vissa "snöbilar" i fjällräddningstjänst.

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. Som sådan skall anses den ort där ägaren är mantalsskriven. I vissa fall skall emellertid hemorten anses vara den där fordonet företrädesvis brukas.

I 17 § VTF finns vissa bestämmelser angående ansökan om registrering. Skyldigheten att söka registrering åvilar fordonets ägare. Beträffande fordon som innehåses på grund av avbetalningsköp skall enligt 1 § 8 mom. VTF vad som i förordningen stadgas om ägare av fordon i stället gälla innehavare, trots att äganderätten ännu inte övergått på honom. Ansökan om registrering av motorfordon eller registreringspliktig traktor, som inte registrerats tidigare, skall i princip göras inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga om chassi, försetts med karosseri. För motorredskap eller släpfordon som inte tidigare registrerats men som tagits i bruk enligt interimslicens är tidsfristen tre veckor från det fordonet tagits i bruk. Samma tidsfrist gäller för fordon som tidigare registrerats men avförts ur bilregistret och sedan tagits i bruk enligt interimslicens. Om fordon är registrerat i ett län och får hemort i ett annat län skall i princip ny

registrering sökas där inom tre veckor från det hemorten ändrats.

Enligt 17 § 4 mom. VTF skall ansökan om registrering ske skriftligen och innehålla dels uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress, dels, i fråga om traktor, uppgift om användningen för bestämmande av skatteklass, dels i förekommande fall uppgift om fordonets tidigare registreringsnummer. Ansökan skall vara åtföljd av vederbörigt besiktningsinstrument eller typintyg, intyg om att fordonet inte undergått ändring i förhållande till uppgifterna i instrumentet eller intyget, bevis om trafikförsäkring när ansökan gäller trafikförsäkringspliktigt fordon samt stadgad registreringsavgift. Om interimslicens utfärdats för fordonet skall uppgift därjämte lämnas om datum för licensen, dess nummer och den myndighet som utfärdat den.

Trafikförsäkringsplikt föreligger enligt 1 § *lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon* — TFL — för motorfordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Med motorfordon avses i lagrummet även gummihjulsförsedda traktorer.

Enligt 1 § *förordningen (1922:260) om automobilskatt* — ASF — föreligger skyldighet att erlagga sådan skatt för motorfordon och släpvagn som registrerats här i landet. För registrerad traktor och registrerat motorredskap utgår traktorskatt enligt TSF. Enligt 3 § ASF 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 § jämförd med 12 § kungörelsen angående uppbörd av automobilskatt m.m. skall, när motordrivet fordon eller släpvagn anmäls till registrering, den skatt betalas som belöper på tiden från skattepliktens inträdande till årets slut. Bevis om registrering får inte utlämnas förrän skatten betalts.

Enligt *förordningen (1956:545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall* skall sådan skatt erläggas för vissa motor-

fordon. I fråga om skattepliktiga fordon som införts till landet skall till grund för bestämmandet av skatten läggas en deklaration beträffande fordonet. I vissa undantagsfall skall denna deklaration, försedd med tullmyndighets påteckning om erlagt skattebelopp, fogas vid ansökan om registrering av fordonet.

Om de föreskrifter som meddelats för registreringsansökan inte iakttagits skall enligt 20 § 1 mom. VTF registrering vägras. Så skall också ske om fordonet inte är i föreskrivet skick.

Om registreringsansökan godkänns skall fordonet införas i bilregistret. Närmare föreskrifter om förfarandet i samband härmed finns i 30 och 31 §§ VTK. Enligt dessa bestämmelser skall bl.a. sökanden erhålla ett exemplar av besiktningsinstrumentet eller typintyget med bevis om registreringen och uppgift om det registreringsnummer som tilldelats fordonet. Vid behov kan duplett av besiktningsinstrument eller typintyg utfärdas enligt reglerna i 20 § 6 mom. VTF.

Enligt 10 § 6 mom. VTF skall för fordon gällande besiktningsinstrument eller typintyg medföras vid färd. Vad som sägs i samma moment om vagnbok är inte aktuellt eftersom bestämmelser om vagnbok ej utfärdats. Handlingen skall vara i sådant skick att den kan läsas utan svårighet.

I 30-33 §§ VTK finns detaljerade bestämmelser om arbetet vid bilregistret. Det besiktningsinstrument eller typintyg som inges i samband med registreringsansökan förvaras i original vid registret och bildar fordonets registerkort. Korten är ordnade i särskilda grupper för personbilar, bussar, lastbilar, motorcyklar, släpfordon samt traktorer jämte motorredskap. Inom varje grupp ordnas korten i löpande följd efter registreringsnummer. Enligt 34 och 35 §§ VTK förs bilreservregistret efter samma principer.

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 — i det följande kallad biluttagningsmyndigheten — förs ett register över samtliga fordon som tillhör krigsmakten (militära fordonsregistret) och ett register över de motordrivna fordon som enligt gällande bestämmelser uttagits för militära och civila beredskapsbehov. Uppgifterna till sistnämnda register erhålls genom att de meddelanden som länsstyrelserna sänder till centrala bilregistret först passerar biluttagningsmyndigheten. Hos denna verkställs granskning från uttagningssynpunkt.

Särskilda register för vissa beredskapsändamål finns även på länsplanet. Sålunda skall för varje län uppläggas ett transportberedskapsregister för länsstyrelsens transportberedskap. Detta skall uppta för civil transportverksamhet i krig disponibla personbilar i yrkesmässig trafik samt vissa lastbilar och släpfordon. Uppgifterna erhålls i huvudsak från bilregistret.

1.2 Principbeslutet

Föredragande departementschefen har, med riksdagens godkännande, i prop. 1969:30 gjort i huvudsak följande ställningstagande och uttalande till utredningens principförslag såvitt rör registreringen.

Själva registreringen skall i fortsättningen ges en ändrad innebörd såtillvida att den hålls skild från kontrollen över fordonsbeståndet. Den skall 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. Den beteckning som tilldelas fordonet vid registreringen följer det under hela dess tid. Uppgifter om registreringspliktiga fordon skall så snart som möjligt införas i registret så att dessa blir underkastade den fortlöpande kontroll som avses utövad via registret.

Registerföringen samordnas till ett centralt ADB-system, medan handläggningen av

registrerings- och anmälningsärenden förblir decentraliserad till länsstyrelserna. Statens trafiksäkerhetsverk administrerar det centrala registret och 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.

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

Som ett led i strävandena att öka aktualiteten i de registrerade uppgifterna skall fristen för registreringsansökningar förkortas från tre veckor till en vecka. Vidare skall — med hänsyn till den nya registreringsorganisationen och registreringens ändrade karaktär — ansökan om registrering få göras hos valfri länsstyrelse.

Interimsregistreringen skall på sikt slopas, om det påräknade snabbare handläggningsförfarandet i registreringsärenden kan nås. Intill dess det nya registreringssystemet visat sig fungera på det sätt som förutsatts skall interimsregistreringen dock bibehållas övergångsvis.

Registreringsbeteckningarna skall efter omläggningen till det nya registreringssystemet i princip bildas av tre bokstäver åtföljda av tre siffror samt sakna hemortsangivelse.

Tillverkningen av registreringsskyltar skall ställas under statlig kontroll. Distributionen av skyltarna skall handhas av statligt organ eller stå under statlig tillsyn. En ordning som innebär att registreringsskyltarna distribueras direkt från det centrala bilregistret bör övervägas. 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 servicesynpunkt behöver detta inte innebära några olägenheter, om exempelvis bilhandeln tillämpar en ordning, som innebär att fordonen normalt tillhandahålls i registrerat skick.

1.3 *Utredningens fortsatta överväganden och förslag*

1.3.1 Registreringspliktens omfattning

Utredningen utgår från att i samtliga fall när registrering för närvarande är ett villkor för brukande av fordon registrering skall krävas också i fortsättningen.

För närvarande finns en rad undantag från grundbestämmelsen om registrering. Vilka de är framgår — som närmare angetts under 1.1 — av 11 § 2—4 mom. och 77 § VTF.

Bestämmelserna om rätt att bruka vissa fordon utan registrering, när de är reservregistrerade och försedda med registreringsskylt eller nummer, kan inte behållas i det nya systemet, eftersom reservregistreringen skall slopas (se avsnitt 2). Att bestämmelserna om registrering måste tillämpas på fordonen i fortsättningen betyder inte att de skyldigheter som följer av registrering enligt nuvarande regler skall gälla för dem. Utredningen återkommer här till i avsnitt 2.

Rätten att bruka oregistrerat fordon på grund av interimslicens skall enligt principbeslutet finnas kvar övergångsvis. I det nya systemet kan interimsregistrering bli aktuell bara i fråga om nya fordon innan de registreras, eftersom registreringen därefter blir beständig. Utredningen har i sina fortsatta överväganden utarbetat vissa förslag i anslutning till avställningsförfarandet (se avsnitt 2) som torde göra behovet av interimsregistrering ännu mindre än vad som förutsattes i principbetänkandet och ifrågasätter därför om förfarandet behöver behållas ens under en övergångstid. Utredningens författningsförslag bygger dock på principbeslutet. Eftersom reglerna förutsatts bli upphävd i varje fall efter en inte alltför lång tid, har de

inte införts i BRK utan fått stå kvar i VTF med de ändringar som framgår av avsnitt 5.1.3.

Vad angår saluvagnarna föreslår utredningen som framgår av det följande (avsnitt 5.2.3) ett system som innebär att fordonen skall vara registrerade och förses med särskilda saluvagnsmärken på registreringsskyltarna i stället för att tilldelas saluvagnsskyltar enligt särskild förteckning. Undantaget för saluvagnar från registreringsplikten bortfaller alltså. För vissa transporter av nya fordon som nu utförs med stöd av saluvagnslicens bör emellertid dispens från registreringskravet kunna ges. Utredningen föreslår en sådan bestämmelse i 33 § BRK och återkommer härtill under avsnitt 5.2.3.

Rätten att under vissa förutsättningar utan registrering använda fordon, som förvärfvas här av utomlands bosatt person (exportvagnar), eller utländska fordon som körs tillfälligt i Sverige bör bibehållas. Frågan om exportvagnarna behandlar utredningen särskilt i avsnitt 5.3. Utredningen förutsätter där att den särskilda kungörelsen om exportvagnar skall finnas kvar. Om de utländska fordonen finns nu bestämmelser i 27 § VTF. Utredningen anser dessa undantagsbestämmelser så speciella att de inte hör hemma i BRK. De s.k. turistvagnslicenserna torde f.ö. vara så sällan förekommande att det kan övervägas om de längre behövs. Bestämmelserna har i utredningens förslag fått stå kvar i VTF med vissa ändringar som framgår av avsnitt 5.4.3. De kan om så befinns lämpligt vid en kommande allmän revision av vägtrafiklagstiftningen brytas ut till en särskild kungörelse eller sammanföras med andra bestämmelser som rör utländsk trafik i Sverige.

Av de undantag från bestämmelserna om registrering som finns för närvarande återstår att nämna de i 77 § VTF, nämligen de som rör fordon tillhöriga staten och tillverkade för särskilda militära ändamål, fordon som förs av gående, fordon som används enbart inom inhägnade områden och fordon för vilka undantag från registreringsplikten meddelas särskilt. Det kan ifrågasättas om, efter

den kommande förändringen av registreringens innebörd, de båda sistnämnda kategorierna — fordonen inom inhägnat område och dispensfordonen — bör vara undantagna också i fortsättningen. Registreringen behöver, som utvecklas i det följande, inte leda till några förpliktelser om fordonet avställs samtidigt. Den skulle enbart innebära att fordonet noteras i registret och får igenkänningsmärke i form av registrerings-skyltar. Motsvarande undantag skulle då i stället göras från det förbud utredningen uppställer att bruka avställt fordon.

Utredningen har stannat för att inte lägga fram något förslag i enlighet med det nu sagda men har ändå velat anvisa att det nya systemet erbjuder möjlighet till en ny lösning i fråga om dessa fordon.

Bestämmelserna i 11 § 1 mom. VTF har i sak oförändrade överförts till 4 § BRK. Beträffande definitionen av registreringskylt se dock under 1.3.2.

I 5 § BRK har utredningen sammanställt samtliga undantag från registreringsbestämmelserna i 4 § BRK som skall gälla enligt vad här förut angetts. Undantagen för exportvagnar, interimregistrerade fordon och fordon som införs hit från utlandet för tillfälligt bruk skall enligt det föregående regleras utom ramen för BRK och innefattas därmed i 5 § punkt 5, som i övrigt avser de undantag från registreringsbestämmelserna som meddelas särskilt bl.a. i form av dispens.

11 § VTF kan upphävas helt. 77 § VTF måste däremot stå kvar oförändrad med hänsyn till att paragrafen anger även andra undantag än dem från registreringsreglerna.

1.3.2 Registreringsplikten innebörd

Begreppet registrering skall även i det nya systemet innebära att ett fordon tas upp i ett register över fordon som omfattas av registreringsplikten. I samband med registreringen skall det tilldelas en registreringsbeteckning. Beteckningen skall, som framgår av 1.2, bestå av tre bokstäver och tre siffror och kan lämpligen alltjämt tekniskt kallas registreringsnummer. Någon uppdelning av nummer-serien på fordonsslag finns inte anledning att göra i det nya, maskinella registret. När ett fordon förs in i registret bör det därför i princip tilldelas registreringsnummer i en löpande serie oavsett fordonsslag, hemorts-

anknytning e.d. Som redogörs för i avsnitt 4 bör emellertid ett samband finnas mellan den tid under året då ett fordon registreras och sista siffran i registreringsnumret.

Benämningen bilregister bör också bibehållas och i fortsättningen avse det centrala registret hos trafiksäkerhetsverket. Det nuvarande centrala bilregistret hos statistiska centralbyrån avskaffas.

Som framgår av det föregående innebär principbeslutet att registreringen som sådan frikopplas från all kontroll över att villkoren för rätt att bruka fordonet är uppfyllda. Registreringen blir en ren notering av fordons existens och av vem som äger det. Registerföringen konstituerar inte någon rätt att använda fordonet men blir en av förutsättningarna för brukandet vid sidan av villkoren om besiktning, försäkring, skatt etc.

En annan grundläggande nyhet som följer av principbeslutet är att registreringen blir en engångsåtgärd för varje fordon. Den lokala anknytningen upphör och någon ny registrering skall inte ske när fordonet stationeras i annat län. Reservregistreringen avskaffas och ersätts som framgår av avsnitt 2 med institutet avställning. Avställt fordon skall stå kvar i bilregistret och någon nyregistrering motsvarande den efter reservregistrering blir därför inte heller aktuell.

Eftersom registreringen blir en utgångspunkt för kontroll av att fordonsägarens skyldigheter i olika hänseenden uppfylls är det ett intresse för det allmänna att den sker på ett så tidigt stadium som möjligt och helst innan den första transaktionen från försäljare till köpare äger rum.

Det nu anförda innebär alltså att inga åtgärder i form av besiktning, tecknande av försäkring osv. behöver föregå registreringen, att någon nyregistrering på grund av förvärv sedan fordonet en gång registrerats inte blir aktuell samt att registrering av det nya fordonet i allmänhet bör ske hos bilhandlaren redan innan något förvärv i den mening som avses i 17 § VTF förekommit. Mot denna bakgrund har utredningen vid sina fortsatta överväganden funnit att någon

föreskrift om skyldighet att inom viss tid från förvärvet ansöka om registrering inte längre är behövlig eller lämplig. Detta är alltså ett frångående av utredningens tidigare, av statsmakterna accepterade förslag som innebar att fristen för ansökan om registrering skulle behållas men förkortas till en vecka.

Också den tidsfrist för registreringsansökan som gäller i vissa fall när interimslicens meddelats bör slopas enligt vad utredningen anför under 5.1.3.

I det nya systemet skall alltså i fråga om skyldigheten att söka registrering gälla endast bestämmelserna i 4 § BRK som anger i vilka fall registreringen är ett villkor för brukande av fordon. Denna regel i förening med den enkla form för registreringsansökan som utredningen förordar i det följande samt det förhållandet att saluvagnssystemet i fortsättningen skall förutsätta registrering av fordonen kommer med all sannolikhet att leda till att alla fordon som går genom bilhandeln kommer att vara registrerade vid försäljningen. Inte heller i de undantagsfall när fordon direktimporteras av enskild bilköpare finns någon anledning att befara att sloandet av fristen för registreringsansökan kan leda till att registreringen fördröjs obehörigen, eftersom det i hög grad är ett bilägarens eget intresse att så snart som möjligt kunna använda fordonet.

10 § 1-3 mom. VTF ersätts av bestämmelserna i 1 § och 2 § första-tredje styckena BRK, där det också har funnits lämpligt att ta in en definition, motsvarande den i 11 § 1 mom. VTF, av registreringsskylt. Som nämnts i det föregående bortfaller i det nya systemet de särskilda nummerserier för olika grupper av fordon som nu föreskrivs i 10 § 3 mom. VTF. Samtliga bestämmelser om hur det nya registret skall föras är av den karaktären att de inte bör ingå i BRK utan i den tillämpningskungörelse till BRK som återstår att utarbeta. Någon erinran i BRK om tillämpningsbestämmelserna, motsvarande den i 20 § 5 mom. VTF behövs inte. 20 § 5 mom. VTF bör givetvis upphävas. Vidare upphävs med de ställningstaganden utredningen redovisat i detta avsnitt 17 § 1-3 mom. VTF utan att erhålla någon direkt motsvarighet i BRK.

1.3.3 Registreringsansökningen

Registrering skall enligt nuvarande regler sökas hos länsstyrelsen i det län där fordonet

har sin hemort (16 § VTF). Av principbeslutet följer att ansökan i det nya systemet skall kunna inges till valfri länsstyrelse.

Som tidigare nämnts skall inga andra uppgifter behövas för registrering av ett fordon än sådana som tjänar till identifiering av fordonet och dess ägare.

Enligt 74 § *folkbokföringskungörelsen* (1967:495) för länsstyrelse på magnetband register över befolkningen i länet (personband). Samtliga i Sverige kyrkobokförda personer är registrerade med personnummer på personbandet.

Enligt 3 § *kungörelsen* (1967:497) om vissa register hos *folkbokföringsmyndighet över fastigheter och skattskyldiga* förs vidare på magnetband hos länsstyrelse register över skattskyldiga i länet (skatteband). Fysisk person som inte är kyrkobokförd här upptas i sin egenskap av skattskyldig med särskilt registreringsnummer på skattebandet. Skattskyldiga juridiska personer är också redovisade på skattebandet med registreringsnummer.

För fastställande av fordonsägarens identitet är det i och för sig tillräckligt att uppgift om angivna nummer lämnas till registret. Från person- eller skatteband — i fortsättningen kallade länsstyrelsernas personregister — kan därmed närmare uppgifter om namn och adress erhållas. För att misstag och förväxlingar skall undvikas och från kontrollsynpunkt bör dock krävas att också ägarens namn och stadigvarande adress anges. Det bör räcka med tilltals- och efternamn. Nuvarande krav på angivande av yrke kan slopas. Uttrycket stadigvarande adress behöver inte nödvändigtvis betyda kyrkobokföringsadressen eller annan i personregister upptagen adress. Om ägaren önskar att försändelser från registreringsmyndigheterna tillställs honom på annan adress där han kan nå stadigvarande, kan den adressen i stället anges. I registret bör sådan adress intas förutom den som framgår av personregister.

Nu angivet minimum av uppgifter om ägaren bör vara ett absolut villkor för att registrering skall meddelas, givetvis med den

inskränkningen att person- eller registreringsnummer inte kan krävas i de undantagsfall vederbörande ej är upptagen i länsstyrelses personregister. I sådant fall kan en viss undersökning behöva göras för att fastställa att det inte rör sig om en fingerad person som avser att obehörigen skaffa registreringskort. Det bör ligga i sökandens intresse att när han inte kan hänvisa till personnummer eller annat nummer i personregister, lämna så fullständiga uppgifter i övrigt att registreringsärendet inte fördröjs av en sådan undersökning.

I fråga om fordonet måste man vid registreringen ha tillgång till sådana data att en registerpost kan läggas upp. För detta behövs att fordonsägaren, i de fall besiktningssinstrument eller typintyg inte fogas vid ansökningen, lämnar särskilda uppgifter om fordonsslag, fabrikat och typ. Även årsmo- dell bör anges om den är känd och annars tillverkningsår. Det är också nödvändigt med en för fordonet unik beteckning som kan verifieras på fordonet. Enligt 21 § 2 mom. tredje stycket VTF skall registrerat fordon vara försett med tydlig och på varaktigt sätt anbringad märkning för fordonets identifiering. Det ankommer enligt 1 § VTK på trafiksäkerhetsverket att meddela närmare anvisningar om sådan märkning. Utredningen förutsätter att dessa anvisningar kan utformas så att varje fordon när registrering blir aktuell kan vara på ett betryggande sätt försett med en för fordonet speciell beteckning i form av chassinummer eller motsvarande. Därvid inbegriper utredningen också släpfordon. Eftersom registrering inte behöver föregås av besiktning i det nya systemet kan inte identifieringskravet vid registreringen tillgodoses genom de nuvarande bestämmelserna om att besiktningsmannen skall anbringa identifieringsmärke på släpfordon som inte åsatts tillverkningsnummer på godtagbart sätt. Bestämmelserna om identifieringsmärke på släpfordon bör därför upphävas.

Utredningen har övervägt om man bör bibehålla någon form av hemortsbegrepp också för fordonen i det nya registret och i

så fall infordra uppgift härom vid sidan av de angivna uppgifterna om fordonsägaren och fordonet. Uppgifter om fordonens hemort kan tjäna som underlag bl.a. för statistiska bearbetningar och för försäkringsbolagens premieberäkningar. Begreppet ligger också f.n. till grund för vissa forumbestämmelser i vägtrafiklagstiftningen.

Den nu gällande skyldigheten att anmäla när fordons hemort har ändrats försummas ofta och fordrar avsevärt arbete om den skall övervakas effektivt. För statistiska ändamål och i försäkringshänseende kan säkrare material erhållas genom enkäter till fordonsägarna, om inte ägaradresserna i registret anses tillfyllest. Biluttagningsmyndigheten har vid förfrågan från utredningen meddelat att från de synpunkter myndigheten företräder hemortsuppgift i registret inte är påkallad och även företrädare för försäkringsbolag som tillfrågats har förklarat sig kunna inhämta de motsvarande uppgifter som behövs på annat sätt. Såvitt avser forumbestämmelserna kan dessa knytas till annat faktum än hemortsbegreppet.

Utredningen föreslår alltså att fordonets hemort inte behöver uppges i registreringsansökan.

De uppgifter om ägaren och fordonet som angetts i det föregående blir alltså det enda som skall krävas för bifall till en ansökan om registrering. Hur de uppgifter i övrigt som nu måste lämnas i samband med registreringsansökningen skall tillföras registret återkommer utredningen till i det följande. Utredningen hänvisar här beträffande de villkor som rör besiktningsförhållanden, trafikförsäkring och, i fråga om traktor, anmälan om användningen till avsnitt 2.3.1. Villkoret om uppgift rörande beviljad interimslicens behandlas under 5.1.3 och villkoret om registreringsavgift i avsnitt 11.3.

I sitt principbetänkande har utredningen varit inne på tanken att för registreringsansökningen bör tillhandahållas en blankett avsedd även för de data om fordonet som nu finns upptagna i typintyg och besiktningsinstrument. Med hänsyn till att ansökan beträffande fordon som skall registrerings-

besiktigas i många fall kan väntas ske innan besiktningen fullgjorts och även av systemtekniska skäl har utredningen emellertid funnit att besiktningsinstrumentet även i fortsättningen bör utgöras av en särskild handling (se närmare bilaga 3).

Att registreringsansökan skall kunna inges till valfri länsstyrelse framgår av 6 § BRK. Nuvarande bestämmelser i 16 § VTF om var registrering skall ske och om det särskilda begreppet "hemort" utgår. Föreskrifterna om vad registreringsansökningen skall innehålla har intagits i 7 § BRK som således ersätter 17 § 4 mom. VTF. Att registrering skall vägras om föreskrifterna i 7 § BRK inte iakttas måste anses självklart. Utredningen föreslår därför och med hänsyn till att någon kontroll av fordonets skick inte behöver ske vid registrering enligt det nya systemet, att 20 § 1 mom. VTF upphävs utan att erhålla någon motsvarighet i BRK.

Eftersom hemortsbegreppet slopas bör endast ägarens namn och hemvist krävas på skylt som sägs i 21 § 2 mom. a VTF. Bestämmelsen har ändrats i enlighet härmed.

14 § 2 mom. VTF (och bestämmelserna i VTK) om identifieringsmärke på släpfordon föreslås utgå.

1.3.4 Beslut och bevis om registrering, m.m.

Sedan länsstyrelsen konstaterat att föreskrivna uppgifter finns i ansökningen och gjort den kontroll av uppgifterna som befines påkallad (jfr vad som anförts under 1.3.3 om kollationering med länsstyrelses personregister och om ev. särskild undersökning när personnummer eller annat nummer på skatteband inte finns i personregister) har länsstyrelsen att fatta beslut i registreringsärendet. Beslutet bör vid bifall till ansökningen meddelas genom att uppgifterna matas in i registret från terminalen. Avslås ansökningen bör fordonsägaren få skriftligt beslut om detta.

Om inte vissa handlingar rörande besiktning, försäkring m.m. ingetts i registreringsärendet skall länsstyrelsen samtidigt med beslut om registrering meddela beslut om avställning av fordonet. Härtill återkommer utredningen i avsnitt 2.3.1.

När registrering sker skall sökanden tillställas erforderligt antal registreringsskyltar. I enlighet med de under 1.2 redovisade uttalandena i principbeslutet har utred-

ningen stannat för att skyltarna skall lämnas ut centralt av trafiksäkerhetsverket. Samtliga frågor rörande registreringsskyltar behandlas i avsnitt 7.

Fordonsägaren bör från registret få en handling som visar att fordonet är registrerat och vilka uppgifter som tagits in i registret. Utredningen föreslår därför att trafiksäkerhetsverket vid registrering skall tillställa fordonsägaren ett registreringsbevis. Handlingen bör lämpligen utformas så att den kan användas för vissa ansökningar och anmälningar till registret.

Den närmare utformningen av beviset beror bl.a. på frågor som hör samman med det fortsatta systemarbetet. Närmare bestämmelser om bevisen får tas in i den tillämpningskungörelse till BRK som återstår att utarbeta. Enligt de överväganden som hittills gjorts bör beviset bestå av två delar, en fordonsdel och en rapportdel.

Fordonsdelen skall innehålla de tekniska uppgifter om fordonet som införts i registret.

Rapportdelen skall innehålla bl.a. fordonsägarens namn, adress och personnummer eller motsvarande beteckning samt uppgift om fordonsslag och fordonets registreringsnummer. På denna del bör finnas plats för föreskrivna anmälningar till registret om ägarbyte, avställning etc. Registreringsnummer och kryssrutor för anmälningar bör vara optiskt läsbara. Genom att registreringsnumret från början finns på den blankett som avses komma till användning vid anmälan undviks merarbete och förväxlingar på grund av felskrivningar av anmälaren.

Nytt registreringsbevis bör utfärdas för varje ansökan, anmälan eller rapport som orsakar väsentlig ändring i de uppgifter som tagits in i registret, dock inte vid adressändring. Bilregisternämnden bör under sitt arbete utforma närmare regler i detta hänseende.

Frågan om skyldighet att medföra registreringsbeviset vid färd har som framgått av avsnitt 1.2 lämnats öppen i principbeslutet.

Innan systemet för årlig kontrollbesikt-

ning infördes gällde skyldigheten att medföra besiktningshandling bara lastbilar. Samtidigt som den årliga besiktningen tillkom utvidgades skyldigheten till alla fordon eftersom kontrollsystemet för besiktningen delvis byggde på anteckningar på besiktningsinstrument och typintyg. Genom en senare ändring i den aktuella bestämmelsen (10 § 6 mom. VTF) har gjorts undantag för traktor och motorredskap samt släpvagn som dras av sådant fordon. Som utredningen förutskickade i principbetänkandet kan kontrollen genom anteckningar på besiktningshandlingarna i det nya systemet ersättas med övervakning via registret och med hjälp av kontrollmärkessystemet (jfr under 4.4.2).

Utredningen vill nämna att man i USA, även i stater med avancerat ADB-system för fordonsregistrering och med goda kommunikationsmöjligheter mellan trafikövervakande organ och registret, har regler om att registreringshandling skall medföras vid färd. Enligt vad utredningen inhämtade vid sitt studiebesök i USA var skälet härtill att, även om reglerna inte är nödvändiga för kontrollen, arbetet för polisen ändå underlättas om registeruppgifterna kan utläsas direkt av medförda handlingar.

Med beaktande av innehållet i remissyttrandena över utredningens uttalanden i principbetänkandet om att bestämmelser motsvarande dem i 10 § 6 mom. VTF i princip bör kunna slopas i det nya systemet men ev. behållas för vissa fordonskategorier har utredningen i sina fortsatta överväganden stannat för att registreringsbeviset — vars fordonsdel som ovan sagts innehåller alla registrerade tekniska data om fordonet — i fortsättningen bör medföras endast där den tekniska kontrollen i trafiken kräver tillgång till mera omfattande eller speciella grunduppgifter om fordonen. I enlighet härmed föreslår utredningen att 10 § 6 mom. VTF upphävs och ersätts med en föreskrift i 9 § andra stycket i BRK av innebörd att senast utfärdat registreringsbevis eller bestyrkt avskrift av beviset skall medföras vid färd med lastbil eller med bil jämte släpvagn. I senare fallet skall bevis medföras också för

bilen även om den är personbil eller buss. Liksom tidigare bör också föreskrivas att handlingen skall vara i läsbart skick.

Den s.k. fordonsdelen av beviset blir därmed i och för sig inte nödvändig för alla fordonsägare. Handlingen är emellertid enkel och billig att framställa och fordonsägarnas intresse av att kunna kontrollera de uppgifter som registrerats om deras fordon bör tillgodoses genom att handlingen alltid skickas till dem. Eftersom beviset, sedan besiktningsinstrument eller typintyg ingetts, kommer att innehålla uppgifterna i instrumentet resp. intyget, behöver fordonsägaren i det nya systemet inte något exemplar av dessa handlingar.

Registreringsbevisen bör förses med optiskt läsbara löpande nummer i en serie för varje fordon och numren bör lagras i registret. I de fall handlingen skall medföras vid färd kan den som företar kontroll av fordonet med ledning av numret på beviset försäkra sig om, exempelvis per telefon via terminal hos länsstyrelse, att det är det senast utfärdade beviset som företetts. Man kan också genom numreringen kontrollera om en anmälan är skriven på den sist utsända rapportdelen. Vidare kan det finnas visst intresse av att kunna konstatera hur många ändringar som gjorts i de registrerade uppgifterna om fordonet.

Har handlingen förstörts eller förkommit eller vill fordonsägaren av annat skäl få ett nytt bevis bör han kunna få duplett efter ansökan till länsstyrelse.

Förslag till utformning av registreringsbevis finns i bifogade översiktliga systembeskrivning (bilaga 3).

Enligt 30 § första stycket 4 VTK skall länsstyrelsen, när registrering skett, sända ett exemplar av besiktningsinstrumentet eller typintyget till biluttagningsmyndigheten. Länsstyrelsen är också enligt sista stycket samma paragraf skyldig att skyndsamt underrätta biluttagningsmyndigheten vid registrering av fordon som är upptaget i det militära fordonsregistret. Uppgift huruvida ett fordon som skall registreras är intaget i det militära fordonsregistret bör i det nya

systemet — utan att vara ett villkor för registreringen — lämnas i registreringsansökan. En föreskrift härom bör tas in i kungörelsen (1945:625) med vissa föreskrifter angående registrering m.m. av motorfordon och släpfordon, som förvärfvas från krigsmakten.

I den nya organisationen bör trafiksäkerhetsverket svara för att biluttagningsmyndigheten får nödvändiga uppgifter. Dessa kan lämnas exempelvis i form av registerutdrag, som bör kompletteras om de tekniska uppgifterna inte är fullständiga vid registreringen. Dessa och övriga frågor om myndigheternas åtgärder i samband med registrering får regleras närmare i tillämpningskungörelsen till BRK mot bakgrund av innehållet i de bestämmelser i VTK om registreringsförfarandet som samtidigt skall upphävas.

Att trafiksäkerhetsverket skall utfärda registreringsbevis och tillhandahålla registreringsskyltarna framgår av 9 § första stycket BRK. Till andra stycket samma paragraf har överförts bestämmelserna i 10 § 6 mom. VTF i den mån de skall kvarstå enligt det ovan sagda. I paragrafens tredje stycke har slutligen inskrivits vad fordonsägaren har att iaktta för att få duplett av registreringsbeviset. Den nya möjlighet, som erbjuds genom numrering av bevisen, att kunna kontrollera om ett företett bevis är det som utfärdats senast, och det förhållandet (se under 4.4.2) att alla uppgifter som rör besiktning av fordon i fortsättningen skall vara intagna i bilregistret gör att några särskilda restriktioner för utfärdande av dupletter av registreringsbevis inte behövs. Möjligheten att erhålla dupletter av besiktningsinstrument och typintyg bör också vara obegränsad och kan regleras i tillämpningskungörelsen till BRK, om någon särskild föreskrift ens behövs. 20 § 6 mom. VTF ersätts i utredningens förslag helt av 9 § tredje stycket BRK.

1.3.5 Instansning av registreringsnummer

Eftersom i det nya systemet registreringsnummer skall vara beständigt under fordons "livstid" ligger det nära till hands att överväga möjligheterna att införa en ordning som innebär att registreringsnumret alltid skall finnas instansat på fordonets karosseri på sådant sätt och i sådan omfattning att falskskyltning av fordon lätt kan upptäckas. Även om registreringsskyltar i fortsättningen

skall tillverkas och lämnas ut på sådant sätt att det blir svårt att komma över skyltar obehörigen är det omöjligt att härigenom skapa full garanti mot falskskyltning. Instansningen skulle därför vara av betydande värde från kontrollsynpunkt och även för identifiering av fordon — exempelvis övergivna bilvrak — från vilka skyltarna avlägsnats.

Att föreskriva en skyldighet att inställa fordon, som registreras, hos myndighet för instansning av registreringsnummer skulle motverka den förenkling av registreringsförfarandet som utredningens förslag i övrigt syftar till. Mot ett åläggande för bilhandlarna att ombesörja sådan instansning innan bilarna säljs talar såväl praktiska svårigheter som kontrollsynpunkter. Härtill kommer att i undantagsfall nya fordon kan förvärvas utan att gå via bilhandlare och att systemet inte i och för sig ovillkorligt kräver registrering före försäljningen ens av övriga fordon. Utredningen har därför inte kunnat föreslå instansning av registreringsnummer som villkor för brukande på samma sätt som anbringande av registreringsskylt och inte heller någon annan föreskrift som gör instansningen obligatorisk.

Av avsnitt 8 om registerinnehållet och systembeskrivningen i bilaga 3 framgår att det med utredningens förslag alltid skall bli möjligt att återfinna ett fordon i registret om chassinummer eller motsvarande identitetsmärkning uppges — i vissa fall visserligen efter kombinerad sökning med hjälp av uppgift om fabrikat. Utredningen har undersökt möjligheterna att instansa chassinummer eller motsvarande — eller åtminstone en del av numret — på registreringsskyltarna i samband med att de tillverkas. Undersökningen har visat att detta skulle vara förhållandevis enkelt och billigt att genomföra och utredningen förordar därför att förfarandet tillämpas. Härigenom tillgodoses i viss mån de syften en instansning av registreringsnumret skulle tjäna. Med hänsyn härtill har utredningen inte undersökt den i och för sig tänkbara lösningen att registreringsnumret instansas hos bilprov-

ningsbolaget när fordonet första gången efter registrering inställs för besiktning. Den dubbla kontrollmöjlighet som skulle erhållas om så skedde kan vara motiverad om åtgärden inte skulle medföra nämnvärd kostnad eller praktiska svårigheter. Utredningen har därför velat fästa uppmärksamheten på frågan för ett närmare övervägande av bilregisternämnden om så skulle befinnas lämpligt.

2.1 Gällande bestämmelser

Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare inte bruka fordonet får enligt 19 § 1 mom. VTF anmälan om detta göras till länsstyrelsen för överförande av fordonet från bilregistret till bilreservregistret. Detsamma gäller om ägare av registrerat motorredskap eller registrerat släpfordon inte längre ämnar bruka fordonet på sådant sätt att registreringsplikt föreligger. Anmälan skall vara skriftlig och åtföljas av föreskriven avgift.

Som i viss mån framgår av redogörelsen för olika registreringsbestämmelser under 1.1 är reservregistrerat fordon i huvudsak likställt med fordon som ej registrerats. Skyldighet att betala skatt och hålla försäkring gäller inte och inte heller den besiktnings-skyldighet som är föreskriven för registrerat fordon. Fordonet får — med vissa undantag som framgår av 11 § 2 och 4 mom. VTF och för vilka redogjorts under 1.1 — inte brukas. När fordonet på nytt skall registreras gäller motsvarande villkor som vid nyregistrering fränsett att kontrollbesiktning kan ersätta registreringsbesiktning eller upptagande i typintyg.

2.2 Principbeslutet

I prop. 1969:30 uttalade föredragande departementschefen, utan erinran från riksdagens sida, i denna del följande.

Reservregistrering i dess nuvarande form kan ej behållas vid ett införande av det nya registreringssystemet. 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.

Utan 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 förslaget preliminärt godtas som teknisk lösning.

2.3 Utredningens fortsatta överväganden och förslag

2.3.1 "Obligatorisk" avställning vid registrering

En fordonsägares skyldigheter när det gäller besiktning i olika former, betalning av skatt och vidmakthållande av trafikförsäkring består i princip och aktualiseras under fordonets hela livstid. Det nya bilregistret skall innehålla alla uppgifter som behövs för att dessa skyldigheter skall kunna övervakas fortlöpande. Vari skyldigheterna närmare består, hur uppgifterna i fråga skall tillföras registret och hur kontrollen via registret skall gå till behandlas i avsnitt 4.

De krav på ingivande av besiktningshandlingar jämte intyg att fordonet ej ändrats, trafikförsäkringsbevis samt, beträffande traktor, anmälan om användningen, vilka i dagens system måste uppfyllas för att registrering skall få ske (se under 1.1) men som i fortsättningen inte skall kontrolleras genom registreringen, bör i det nya systemet i stället gälla som villkor för att registrerat fordon skall få tas i bruk. I och för sig skulle dessa villkor kunna övervakas helt inom ramen för det kontrollsystem som beskrivs i avsnitt 4.

Utredningen har emellertid av andra skäl funnit det nödvändigt att införa en ordning som innebär att, när de i föregående stycke angivna förutsättningarna inte är uppfyllda vid registreringen, beslut skall meddelas om fordonets avställning. Att därtill kommer en ytterligare förutsättning rörande anmälan om användningen av fordonet framgår av avsnitt 4.2.7. Avställningen skall innebära å ena sidan att fordonet i princip inte får användas, å andra sidan att den skatte- och försäkringsplikt, som eljest normalt skulle följa av registreringen som sådan, inte skall gälla. Avställningen motsvarar alltså i dessa hänseenden den nuvarande reservregistreringen men skiljer sig från denna såtillvida som att avställt fordon skall stå kvar som registrerat i det "ordinarie" bilregistret. I fråga om tillämpningen på avställt fordon av eljest gällande föreskrifter om besiktning i olika former hänvisas till avsnitt 4.

En sådan obligatorisk avställning är påkallad av syftet att få till stånd registrering av fordonen redan innan de lämnat bilhandeln. Registreringen skall då kunna ske vid en tidpunkt när det ännu inte är aktuellt att fordonet försäljs och tas i bruk. Skulle skatte- och försäkringsplikt inträda med registreringen skulle givetvis denna grundtanke i det nya systemet förfelas.

Ingivandet av de handlingar om besiktning m.m., som enligt det ovan sagda skall övergå från att vara förutsättning för registrering till att vara villkor för ibruktagande av registrerat fordon, kan säkras genom en föreskrift att obligatorisk avställning inte får upphöra förrän samtliga dessa handlingar lämnas in.

Det skall givetvis inte möta något hinder att bifoga besiktningshandlingen till registreringsansökningen även om trafikförsäkringsbevis inte inges och fordonet således skall avställas vid registreringen. I vart fall i fråga om fordon som kan upptas i typintyg kan handlingen väntas vara upprättad vid registreringen. Besiktningshandlingen kan också när som helst under avställningsperioden skickas in till länsstyrelse för notering i registret. Ny sådan handling bör i dessa fall inte krävas då avställningen skall upphöra. Däremot måste övriga ifrågavarande handlingar vara upprättade i anslutning till anmälningen om att avställningen skall upphöra.

Frågan vilka närmare krav som skall ställas på de handlingar som måste ges in för att obligatorisk avställning inte skall ske resp. för att sådan avställning skall upphöra behandlas i avsnitt 4.2.

Vid ansökan om registrering av fordon som är upptaget i det militära fordonsregistret gäller att utdrag ur detta register skall förete i stället för besiktningsinstrument eller typintyg (2 § kungörelsen (1945:625) med vissa föreskrifter angående registrering m.m. av motorfordon och släpfordon, som förvärfvas från krigsmakten). Denna bestämmelse bör i princip gälla även i den nya organisationen. Uppgift om den militära registreringen behövs bl.a. med hänsyn till att rapport om införandet i bilregistret skall lämnas till det militära registret. Utredningen har funnit det lämpligt att en erinran härom tas in i BRK.

Vissa särbestämmelser rörande besiktningshandlingar för de s.k. exportvagnarna finns för närvarande och bör, som anges under 5.3.3, bibehållas.

I utredningens förslag till BRK och till ändringar i VTF har det föreslagna obligatoriska avställningsförfarandet vid registrering infogats enligt följande.

Grundbestämmelserna har tagits upp i 8 och 16 §§ BRK. Bestämmelserna i 8 § första och andra styckena BRK bygger på 17 § 4 mom. första stycket andra delssatsen VTF samt andra stycket i samma moment, jämfört med 10 § 4 mom. första och tredje styckena VTF (se även under 4.2.3).

Att hänvisningen i 8 § första stycket 2 BRK skett till 14 § 2 mom. VTF i stället för till 10 § 4 mom. VTF beror på de ändringar utredningen samtidigt föreslår i VTF. 10 § 4 mom. första och

andra styckena VTF bör av given anledning upphävas. Tredje stycket samma moment måste därmed inarbetas i de bestämmelser som nu är intagna i 10 § 5 mom. VTF. Eftersom de ändringar utredningen i olika sammanhang hittills föreslagit innebär, att av nuvarande innehåll i 10 § VTF endast 5 mom. skall stå kvar, har dessa återstående bestämmelser befunnits med fördel kunna flyttas till 14 § 2 mom. VTF, vars nuvarande föreskrifter skall upphävas enligt vad utredningen anför under 1.3.3.

Undantaget i 17 § 4 mom. andra stycket VTF från skyldighet att förete trafikförsäkringsbevis i vissa fall när bevis om flytande trafikförsäkring givits in förut har inte fått någon motsvarighet i 8 § 3 BRK. När försäkringsbevis krävs enligt 8 eller 16 § BRK torde det alltid bli fråga om fordon som sålts av bilhandlaren och beviset gäller då förvärvarens försäkring.

I 17 § BRK har erinrats om att särskilda bestämmelser gäller om befrielse från skatte- och försäkringsplikt för avställt fordon.

De i 21 § 2 mom. första, andra och fjärde styckena samt 3 mom. VTF upptagna föreskrifterna om vissa skyltar m.m. på registrerade fordon bör inte gälla förrän obligatorisk avställning upphör. I 21 § 4 mom. VTF – vars nuvarande innehåll utgår enligt vad som sägs under 4.4.2 – har intagits en bestämmelse härom.

2.3.2 Avställning efter särskild anmälan

I principbeslutet har frågan, om något institut motsvarande reservregistreringen skall finnas kvar i det nya registrerings-systemet, lämnats öppen. Utredningen har i föregående avsnitt visat att behov av en sådan anordning föreligger i vart fall för fordon när de registreras för att tas i bruk först vid ett senare tillfälle.

Det huvudsakliga ändamålet med reservregistreringen, nämligen befrielse från skatte- och försäkringsplikten under tid då fordonet inte brukas, skulle i och för sig kunna nås genom att länsstyrelse, när så anses befogat, efter ansökan meddelar beslut om sådan befrielse med samtidigt förbud att använda fordonet. Ett sådant förbud måste emellertid ha vissa generella undantag (jfr under 2.3.3) och ett särskilt system för kontroll. Utredningen anser att, om en möjlighet motsvarande reservregistreringen skall finnas kvar, det är lämpligt att ett särskilt sammanfattande begrepp införs för de förmåner och skyldigheter som därvid skall gälla och de åtgärder som ankommer på myndigheterna i

sådana fall. Det under 2.3.1 föreslagna avställningsinstitutet kan fylla även denna funktion. Utredningen övergår därmed till frågan om det är påkallat att tillåta avställning vid sidan av den obligatoriska avställningen vid registrering.

Fordon vilkas användningssätt är bestämmande för om de måste vara registrerade eller ej – dvs. motorredskap och släpfordon (jfr 4 § BRK) – kan givetvis ha ett växlande användningssätt. Från kontrollsynpunkt och administrativ synpunkt måste det enligt utredningens uppfattning vara till fördel för det allmänna om dessa fordon kan avställas när en i och för sig ”registreringsfri” användningsperiod inträder i stället för att avregistreras och därmed få registreras på nytt när användningen åter ändras. Avregistrering i dessa fall skulle också strida mot den grundtanke på vilken det nya systemet och dess olika detaljer bygger, nämligen att registreringen, när den en gång skett, skall vara beständig under fordonets livstid. Med den periodiska förnyelse av avställningsbeslut utredningen föreslår i det följande åläggs också, i motsats till om fordonet är avregistrerat, ägaren av ett avställt motorredskap eller släpfordon att vid återkommande tillfällen bekräfta att han fortfarande nyttjar fordonet på ett ”skattefritt” sätt.

Utredningen finner alltså att institutet avställning bör användas i nu angivna fall.

Ett annat fall för vilket avställningsmöjligheten behövs är i fråga om fordon som nu används med stöd av saluvagnslicens. Nya fordon får som förut nämnts i fortsättningen köras som saluvagnar först sedan de registrerats och då givetvis avställts vid registreringen enligt vad som sägs under 2.3.1. I fråga om fordon hos försäljare av begagnade bilar, som med nuvarande regler reservregistrerar fordonen för att därefter använda dem med stöd av saluvagnslicens, bör också möjligheten till avställning finnas i stället för reservregistreringen.

De nya bestämmelser om möjlighet till skattebefrielse som tillkommit i samband med nyligen genomförda ändringar i fordonsbeskattningen och de uttalanden som gjorts

av statsmakterna under senare tid (jfr bl. a. prop. 1970:192) visar att det måste anses vara ett rimligt krav från ägare till framför allt de tyngre och högre beskattade fordonen att skatt inte skall utgå eller skall ned sättas, om fordonen inte används på sådant sätt som motiverat beskattningen. Att avskaffa möjligheten till reservregistrering utan att ersätta den med ett motsvarande institut förefaller därför inte ligga i linje med nu tillämpade principer i fråga om dessa fordon. Avställning är ett sätt att åstadkomma skattebefrielse som med utredningens förslag till kontrollsystem ger goda möjligheter att övervaka att fordonet inte används och som också tillgodoser den berättigade synpunkten att försäkringsplikten upphör under den tid fordonet är taget ur trafik.

Kritiken mot det nuvarande systemet med reservregistrering har främst tagit sikte på personbilarna och haft sin grund i att systemet ofta med framgång kunnat utnyttjas av fordonsägare, som velat undandra sig de förpliktelser och den övervakning som registreringen inneburit. När en viss tid av reservregistreringen förflutit har det i sådana fall många gånger visat sig vid myndigheternas efterforskningar att fordonet "försvunnit" till okänd ägare. Förfaringssättet har i hög grad medverkat till det vanliga förhållandet att ägare till fordon som i skrotfärdigt skick övergivits i naturen inte har kunnat spåras.

Om avställning tidsbegränsas så att den inte kan meddelas för mer än viss kortare tid utan att ägaren begär förlängning, motverkas det nyss angivna förfarandet. Vidare kan en bestämmelse införas som innebär att särskild kontroll kan företas när förlängning begärs och förlängning vägras, om kontrollen inte visar att begäran är behörig. Härtill kommer att det kontrollsystem utredningen beskriver i avsnitt 4 är avsett att säkra eller i vart fall avsevärt försvåra att avställt fordon brukas i trafik utan att detta upptäcks.

Behovet av att kunna avställa personbilar som tas ur bruk tillfälligt torde vara förhållandevis ringa. Det berättigade i att medge sådan avställning kan diskuteras. Detta ute-

sluter inte att i enstaka fall avställning kan vara skäligen och lämplig. Mot bakgrund av de nyss angivna möjligheterna att förebygga missbruk och med hänsyn till att reservregistreringen ändå i betydande utsträckning måste ersättas av möjlighet till avställning, om utredningens överväganden godtas, föreslås att något undantag inte görs för personbilarna.

Avställning som nu är i fråga bör få ske efter anmälan motsvarande den som nu enligt 19 § 1 mom. VTF skall göras för reservregistrering med den modifiering som följer av de undantag utredningen under 2.3.3 föreslår från förbudet att bruka avställt fordon. Anmälan — som lämpligen bör göras på registreringsbevisets rapportdel (se avsnitt 1.3.3 och bilaga 3) — skall med de principer som gäller i det nya systemet kunna göras hos vilken länsstyrelse som helst. Om anmälan sker samtidigt med registreringsansökan skall om avställningen gälla samma regler som när anmälan gjorts senare och den får således inte samma karaktär som obligatorisk avställning enligt 2.3.1. Det torde emellertid inte vara ett praktiskt fall att alla handlingar ingetts som förutsatts för brukande men ägaren ändå önskar avställning.

Utredningen har ansett vissa särskilda föreskrifter om anmälan påkallade för att underlätta kontrollen över att avställt fordon inte brukas. Dessa kommenteras närmare i avsnitt 4.4.2. Föreskrifterna innebär bl.a. att registreringsskylt måste fogas vid anmälan, när det inte är fråga om förlängning av tidigare avställning.

Som förut sagts bör beslut om avställning efter särskild anmälan få meddelas endast för viss kortare tid, förslagsvis sex månader. Avställningen bör dock efter ny anmälan få förlängas med för varje gång högst sex månader.

Mot bakgrund av erfarenheter från den nuvarande reservregistreringen bör som också nämnts förut införas en möjlighet för länsstyrelsen att, när förlängning av avställning begärs, företa en viss kontroll. Genom kontrollen skall förebyggas att avställning används för att dölja att fordonet överlåtits

eller övergivits (jfr avsnitt 3.3.1) så att fordonet efter en tid "tappas bort" av myndigheterna. Kontrollen bör givetvis inte tillgripas annat än när omständigheterna ger särskild anledning till det. Den bör gå till så att anmälaren föreläggs att inom viss tid styrka att han inte överlåtit eller övergivit fordonet. Kan han inte genom intyg eller på annat sätt visa att han har det i behåll skall avställningen upphöra.

Med hänsyn till att anmälan, när den inte avser begäran om förlängning av tidigare beslutad avställning, skall åtföljas av registreringsskylt, medför den att fordonsägaren inte kan använda fordonet. Sådan anmälan bör därför leda till omedelbar avställning, dvs. länsstyrelsens beslut bör meddelas att gälla från och med den dag vederbörlig anmälan inkommit. Samma skäl för omedelbar avställning föreligger inte när det är fråga om förlängning av avställning. Beslutet bör ändå även i dessa fall gälla från och med den dag anmälningen kommer in. Härigenom uppstår inte något "uppehåll" i avställningen, om anmälan kommer in sista dagen under en avställningsperiod. Vidare skulle syftet med tidsbegränsningen motverkas om begäran kunde avse förlängning från en framtida tidpunkt. En begäran som kommer in under avställningsperioden bör alltså beviljas för tiden från och med den dag den kommer in och högst sex månader framåt, utan hänsyn till när den tidigare avställningsperioden skulle ha gått ut.

Om länsstyrelse, som mottagit begäran om förlängd avställning, beslutar att förelägga anmälaren att styrka att han har fordonet i behåll måste, med hänsyn till det nyss anförda, avställningen samtidigt förlängas så lång tid som utsatts för föreläggandet.

Beslut om avställning meddelas på samma sätt som vid registrering genom att länsstyrelsen sänder uppgifter med hjälp av terminal till registret. I registret skall tas in uppgift om när avställningen börjar och skall upphöra. Nytt registreringsbevis varav avställningstidens längd framgår skall tillställas ägaren. Om avställningen föranleder att skatt skall restitueras (jfr 13 § ASF) räknas belop-

pet ut automatiskt.

Innan den beslutade avställningstiden utgår bör en påminnelse gå ut från registret till fordonsägaren så att denne inte försummar att i tid skicka in ev. begäran om förlängning av avställningen. I påminnelsen bör erinras om vad fordonsägaren har att iakttä för att fordonet skall få tas i bruk efter avställningen.

Det bör givetvis inte möta något hinder att förkorta avställningstiden om fordonsägaren vill ta fordonet i bruk innan den beslutade tiden utgår. För detta behövs bara en anmälan — lämpligen tecknad på registreringsbevisets rapportdel — till valfri länsstyrelse, som via terminalen har att meddela till registret den ändrade tidpunkt då avställningen skall upphöra.

De grundläggande bestämmelserna om avställning efter särskild anmälan har utredningen fört in i 14 och 15 §§ BRK. De föreskrifter som behövs i övrigt om förfarandet kan inarbetas i tillämpningskungörelsen till BRK. Bestämmelserna i 18 § 3 mom., 19 § 1 mom. och 20 § 3 mom. VTF rörande reservregistrerade fordon skall upphävas, liksom en hänvisning till bilreservregister i 14 § 1 mom. första stycket VTF.

Hänvisningen i 17 § BRK till bestämmelserna om befrielse från skatte- och försäkringsplikt gäller även när fordon är avställt på grund av anmälan.

2.3.3 Förbud att bruka avställt fordon

Enligt de bestämmelser som nu gäller är det förbjudet att använda reservregistrerat fordon på sådant sätt som förutsätter registrering. Detta följer av att reservregistreringen inte är att anse som registrering i nyss angiven mening.

Avställt fordon är däremot fortfarande registrerat. Eftersom avställning dessutom innebär, att eljest gällande skatte- och försäkringsplikt bortfaller under avställningstiden, måste ett uttryckligt förbud att använda fordonet följa av avställningen som sådan.

Utan hinder av förbudet bör givetvis fordonet få användas på samma sätt som det hade fått användas om det inte varit registrerat. Dessutom bör undantag göras för fordon som tas i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitions- och förfogandelagstiftningen

och fordon som förhyrs av krigsmakten, dvs. undantag motsvarande dem i 11 § 2 mom. VTF.

Saluvagnarna förutsätts i det nya systemet vara registrerade och avställda. Rätten att bruka fordon enligt saluvagnslicens skall därför i fortsättningen utgöra ett undantag från förbudet att bruka avställt fordon och inte som nu ett undantag från förbudet att bruka fordon som ej registrerats.

Som anförts under 1.3.1 utgår utredningen från att interimregistreringen i dess nuvarande form skall behållas t.v. för nya fordon så att de kan utnyttjas i avvaktan på registrering. Däremot skall enligt vad utredningen återkommer till under 5.3.3 systemet med interimslicens inte användas för avställda fordon, eftersom de står kvar som registrerade. I vissa fall skall dock enligt förslagen i avsnitt 5.3.3 kunna meddelas begränsat körtillstånd — som ger samma rätt att bruka fordonet som finns när det gäller interimregistrerade fordon enligt 12 § 1 mom. andra stycket a-d VTF — för fordon som enligt 8 § sista stycket BRK avställts i samband med registreringen.

I 18 § BRK har utredningen tagit in de huvudbestämmelser som enligt det anförda bör gälla om förbud mot att använda avställt fordon och om undantagen från förbudet. Undantagen i 18 § 2 och 3 BRK motsvarar som nämnts de undantag från registreringsplikten som nu finns i 11 § 2 mom. VTK. I punkt 3 har en viss ändring skett när det gäller besiktningskravet. Denna ändring kommenteras närmare i avsnitt 4.2.7.

3.1 Gällande bestämmelser

Bestämmelserna om definitiv avregistrering finns i huvudsak i 19 § 2 mom. VTF. Om registrerat eller reservregistrerat fordon förstörts eller eljest med fordonet vidtagits åtgärd, på grund av vilken det kan antas att det inte kommer att vidare brukas här i landet som registreringspliktigt fordon, skall ägaren göra anmälan härom till registret resp. reservregistret. Fordonet skall då avföras ur vederbörande register. Enligt 20 § 2 och 3 mom. VTF får så också ske om anmälan visserligen inte har kommit in men registreringsmyndigheten ändå fått kännedom om att nu nämnd omständighet inträffat i fråga om fordonet.

För registrerat fordon gäller att det skall avföras ur registret när det överförs till reservregistret. Enligt 20 § 2 mom. VTF kan fordon även avföras ur registret om den som är eller bör vara antecknad som ägare inte kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av den fordonsskatt som påförts fordonet för de nämnda åren.

Reservregistrerat fordon skall avföras ur reservregistret när det åter registreras. Enligt 20 § 3 mom. VTF skall fordon som under tre år i följd har varit reservregistrerat avföras ur reservregistret om inte särskilda omständigheter föranleder till annat.

3.2 Principbeslutet

Utredningens förslag i principbetänkandet innebär sammanfattningsvis följande.

Registreringsskyltarna skall återlämnas till myndighet när fordon skall avföras ur registret. Om skyltarna förstörts eller förkommit lämnas i stället ett intyg eller en försäkran om förlusten. Skrotningsintyg eller motsvarande handling behöver inte åtfölja anmälan. Möjligheter måste finnas att utan anmälan ur registret avföra fordon som enligt vad registreringsmyndigheten fått veta har skrotats eller eljest bör avregistreras. Vidare bör man ur registret kunna avföra fordon som under längre tid inte har kunnat anträffas för utfående av skatt. Uppgifter om sådana fordon som avregistrerats bör ändå behållas i registret under viss tid.

I prop. 1969:30 biträds i princip utredningens förslag i fråga om förfarandet vid avregistrering. Det uttalas att utredningen vid det fortsatta arbetet på denna fråga bör ägna uppmärksamhet åt möjligheterna att skapa tillräckligt verksamma incitament för att få fordonsägarna att anmäla fordon för avregistrering.

3.3 Utredningens fortsatta överväganden och förslag

3.3.1 Avregistrering efter anmälan

En av bilregistrets viktigaste uppgifter är att bilda grund för en effektiv kontroll av fordonsbeståndet. Det är därför angeläget att registrerade fordon finns kvar i registret så länge det finns anledning att underkasta dem denna kontroll. Avregistrering bör därför få

ske bara under vissa bestämda förutsättningar. I princip bör dessa begränsas till fyra fall, nämligen när fordon blivit varaktigt obrukbart, när det ändrats till fordon för vilket registreringsplikt inte i något avseende gäller, när det registrerats i det militära fordonsregistret och när det varaktigt utförts ur riket.

I förstnämnda fall bör det inte som med nuvarande bestämmelser räcka med exempelvis intyg att fordonet är så förstört att det inte går att reparera. Under utredningsarbetets gång har det kommit att framstå som alltmer angeläget att garantier så långt möjligt skapas för att fordon inte avförs ur registret så länge det inte är uteslutet att det kommer att brukas mer här i landet. Detta kan givetvis ske genom att kraven på intygen om att fordonet är obrukbart skärps ytterligare. Den sedan lång tid diskuterade frågan hur man på ett effektivt sätt skall förmå fordonsägare att låta skrota ett uttjänt fordon kan emellertid bringas närmare sin lösning om man i det fall som nu är i fråga för avregistrering — och därmed skattebefrielse — ovillkorligen kräver intyg om att fordonet skrotats. Med frångående av sitt förslag i principbetänkandet vill utredningen därför nu föreslå en sådan föreskrift. Effekten av föreskriften försvagas emellertid inte om länsstyrelse får befogenhet att, när särskilda skäl föreligger, medge att skrotningsintyg ej behöver företes. Med hänsyn till syftet med bestämmelsen bör givetvis sådant medgivande ej lämnas när det visserligen är uppenbart att fordonet är obrukbart för all framtid men regelrätt skrotning kan och bör ske. Däremot avser utredningen med sitt förslag till undantag exempelvis sådana fall när ett fordon skall omhändertas som museiföremål eller när en buss byggs om till sommarstuga på ett sätt som gör att den inte på nytt kan omvandlas till fordon.

Möjligheten att kringgå en bestämmelse av nu föreslaget innehåll genom att avställa fordonet, så att försäkrings- och skatteplikt och därmed behov av avregistrering bortfaller, motverkas av utredningens förslag under 2.3.2. Enligt dessa måste ägaren minst var sjätte månad inkomma med skriftlig anmälan

om förlängning av tiden för att avställningen inte skall upphöra. Vidare kan länsstyrelsen när förlängning anmäls kräva utredning om att fordonet inte överlåtits eller övergivits och avvisa fortsatt förlängning om utredning inte kommer in eller om utredningen inte klart visar att anmälaren har fordonet i behåll. Kraven på utredningen får länsstyrelsen ställa efter omständigheterna. Godtas den inte skall avställningen upphöra, varvid försäkrings- och skatteplikt inträder.

För att denna regel skall få avsedd effekt måste det vara möjligt att kunna debitera skatt om en undersökning ger vid handen att fordonet har övergivits så att någon äganderätt i civilrättslig mening inte längre kan anses föreligga. Utredningen föreslår att ägarbegreppet i bilregisterkungörelsen utformas så att den som övergivit ett fordon ändå skall anses som ägare till det.

Det andra av de inledningsvis nämnda fall när avregistrering bör beviljas avser fordon som ändrats så att det inte längre är att hänföra till fordonsslag för vilket registreringsplikt föreligger. Som redan berörts under 2.3.2 anser utredningen däremot inte att avregistrering bör ske när inte fordonet som sådant men dess användning ändras så att registreringsplikt inte längre föreligger. I sådana fall bör i stället avställning ske när anmälan görs om den ändrade användningen. Det kan i sådana fall inte förutses om fordonets användning framdeles kommer att ändras på nytt så att användningen förutsätter registrering. Det sagda gäller registrerade motorredskap och släpfordon (jfr 4 § BRK). Det gäller också fordon, som sedan de registrerats, tas i bruk inom inhägnat område (jfr 5 § BRK). Den enda nackdel för fordonsägaren som följer av att fordonet avställs i stället för att avregistreras blir att han, för att avställningen inte skall upphöra, en gång varje halvår måste inkomma med anmälan om att fordonet alltjämt inte skall användas på annat sätt än som är tillåtet för avställt fordon och begära fortsatt avställning. Utredningen finner en sådan skyldighet skälig med hänsyn till de särskilda svårigheterna att övervaka efterlevnaden av

gällande bestämmelser i dessa fall. En fördel för fordonets ägare med avställning i förhållande till avregistrering är att ny registrering och därmed krav på ny registreringsbesiktning inte blir aktuell om han åter vill ta fordonet i bruk på "registreringspliktigt" sätt.

Att avregistrering skall ske när det anmäls att registrerat fordon upptagits i det militära fordonsregistret bör uttryckligen anges i bestämmelserna om avregistrering.

Vad slutligen avser avregistrering efter anmälan att fordonet varaktigt utförts ur riket bör bevis krävas om registrering av fordonet utomlands eller om att fordonet förtullats i samband med införsel i annat land.

Anmälan för avregistrering görs lämpligen på registreringsbevisets rapportdel (se 1.3.4 och bilaga 3). Anmälan skall kunna ges in till valfri länsstyrelse. På grund av att registreringsskyltarna i fortsättningen kommer att få en officiell prägel ligger det i sakens natur att de måste återlämnas i samband med avregistrering. Anmälan för avregistrering bör inte anses vederbörligen gjord om inte utlämnade registreringsskyltar – eller anmälan om förlust av dem – ges in. Utredningen återkommer här till i avsnitt 4.4.2 och 7.4.2.

Beslut meddelas genom att uppgifter om avregistreringen vidarebefordras till registret via länsstyrelsens terminal. Avslagsbeslut bör som förordats i andra sammanhang delges sökanden skriftligen. I registret bör införas uppgift även om anledningen till avregistreringen. Trafiksäkerhetsverket bör liksom vid registrering svara för nödvändiga underrättelser till biluttagningsmyndigheten. Om ev. skatt skall restitueras (jfr 13 § ASF) uträknas beloppet automatiskt. Från registret bör fordonsägaren få bevis om avregistreringen. Uppgifterna om fordonet bör behållas i registret under viss tid, förslagsvis fem år.

Förutsättningarna för avregistrering efter anmälan har angetts i 25 § andra stycket och 27 § första stycket BRK. 19 § 2 mom. VTK skall upphävas. Den föreslagna utvidgningen av ägarbegreppet har angetts i 2 § sista stycket BRK. Där har samtidigt upptagits den särskilda bestämning av ägarbe-

greppet enligt 1 § 8 mom. VTF, även om denna i och för sig innefattas i den allmänna hänvisningen i 3 § BRK till VTF:s begreppsbestämningar.

3.3.2 Avregistrering utan anmälan

Utredningen räknar med att dess olika förslag kommer att minska antalet fall när någon ägare till fordon som står kvar i registret inte längre kan spåras. Att helt förebygga att detta inträffar torde inte vara möjligt. Det behövs även i det nya systemet en regel om att fordon kan avföras ur registret om ägaren under viss tid inte kunnat anträffas för uttagande av fordons-skatten. Utredningen föreslår emellertid att denna tid, som nu enligt 20 § 2 mom. VTF är två år, utsträcks till fem år. Om det på annat sätt än genom anmälan blir känt att förhållande som avses i 25 § 1, 4 eller 5 BRK – dvs. att registrerat fordon skrotats, intagits i det militära fordonsregistret eller varaktigt utförts ur riket – föreligger bör avregistrering ske trots att anmälan underlåts. Däremot bör anmälan alltid krävas för att fordon som avses i 25 § 2 eller 3 BRK skall avföras ur registret.

Uppgift om de förhållanden som enligt vad nu sagts skall föranleda avregistrering utan anmälan kommer ofta in direkt till bilregistret. För att man skall kunna få till stånd en prövning i de enskilda fallen av förutsättningarna för avregistrering och för att man skall få enhetliga rutiner bör beslut om avregistrering även i dessa fall meddelas av länsstyrelse. Från bilregistret bör därför lämnas besked om förhållandet till länsstyrelsen i det län där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret.

Som utredningen nämnt i avsnitt 9.2.2 i principbetänkandet har riksräkenskapsverket i skrivelse den 21 juni 1960 rekommenderat länsstyrelserna att tillämpa avregistreringsbestämmelserna i 20 § 2 mom. VTF så att avregistrering av bevisligen nedskrotat eller exporterat fordon sker retroaktivt med verkan från och med tidpunkten för skrotningen resp. utförseln. En tillämpning av avregistreringsbestämmelserna på det sätt

som förutsätts i skrivelsen leder till att benägenheten att göra anmälan för avregistrering minskar, eftersom fordonsägaren kan räkna med att ändå få fordon avförda ur registret med retroaktiv verkan. Detta strider mot önskemålet om verksamma incitament för att anmälningsskyldigheten fullgörs. Utredningen vill för sin del förordna att avregistrering i det framtida systemet sker med verkan från beslutets dag. Detta medför — om beslut om avställning inte gäller — bl.a. att skatteplikten består ända till avregistreringen.

Även för de fall avregistrering sker utan anmälan bör gälla att registreringsskyltar skall återlämnas.

Utredningen har i avsnitt 9.2.2 i principbetänkandet också berört frågan om möjligheterna att genom ömsesidig rapportering mellan bilregistren i Sverige och andra länder undvika de olägenheter som följer när fordonsägare underlåter att anmäla definitiv utförsel av fordon. Särskilt när det gäller de nordiska länderna skulle en ömsesidig rapporteringsskyldighet vara till stor hjälp för att hålla de olika registren aktuella. En sådan ordning får självfallet allt större betydelse ju mera förbindelserna mellan länderna utvecklas.

I den danska "Bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer m.v." den 24 mars 1966 finns i § 9 stk 3 en bestämmelse i fråga om fordon som senast har varit registrerat i Finland, Norge, Sverige eller Tyskland att ifrågavarande myndighet skall underrättas om registrering i Danmark.

Utredningen förordar att förhandlingar tas upp med berörda länder om införande av ömsesidig rapporteringsskyldighet i de hänseenden som det här gäller. I de svenska bestämmelserna bör givetvis föreskrivas skyldighet att underrätta registret i land, med vilket sådan överenskommelse träffats, om svensk registrering av fordon som senast varit införd i register i landet i fråga.

Kännedom om att fordon varaktigt utförts skulle också kunna fås genom rapport från utländsk tullmyndighet om förtullning i samband med införsel. Det skulle vara av

värde om man kunde träffa ömsesidiga överenskommelser med andra länder om att sådan rapport skall lämnas till bilregistret i utförsellandet. Generaltullstyrelsen har i yttrande över utredningens principbetänkande uttalat att hinder inte föreligger mot att svensk tulltaxeringsförrättare till vederbörande utländska registreringsmyndighet lämnar uppgift om förtullning av fordon som definitivt införts hit.

Om avregistrering utan att anmälan från fordonsägaren erhållits finns bestämmelser i 25 § första stycket, 26 § och 27 § andra stycket BRK. Bestämmelserna ersätter 20 § 2 mom. VTF.

4.1 Inledning

En väsentlig uppgift för utredningen har varit att utforma registreringssystemet så att möjligheter skapas för en effektiv kontroll i olika avseenden över fordonsbeståndet. Den grundläggande förutsättningen för detta är ett effektivt register, som innehåller aktuella och tillförlitliga data om fordonen och deras ägare. Genom att registret byggs upp med utnyttjande av modern datateknik blir det möjligt att för varje fordon få en uttömmande och lättillgänglig registerpost. Ett nästa steg blir då att i görligaste mån säkra aktualiteten och tillförlitligheten i de registrerade uppgifterna. Utredningens överväganden i detta avseende redovisas nedan under 4.3.

Som ett led i strävandena att förbättra kontrollen över fordonsbeståndet drogs redan i principbeslutet upp konturerna till ett kontrollmärkessystem och det angavs att ett sådant system, rätt utformat, skulle kunna vara ett verksamt hjälpmedel. Utredningens överväganden och förslag i fråga om kontrollmärkessystemet redovisas under 4.4. Såsom framgår av denna redovisning föreslår utredningen vissa betydelsefulla förändringar jämfört med principbetänkandet.

Det allmännas kostnader för kontrollen över fordonsbeståndet täcks enligt nuvarande regler genom ett system av avgifter i anslutning till olika åtgärder. Även härvidlag föreslås väsentliga ändringar. Utredningens överväganden redovisas under 11.3.

4.2 Förutsättningarna för att fordon skall få brukas

4.2.1 Utredningens principiella utgångspunkt

Fordonsregistret och fordonsregistreringen är hjälpmedel för kontrollen över fordonsbeståndet. Därav följer att registreringssystemet skall anpassas efter de skilda krav som kan ställas från olika utgångspunkter. I fråga om förutsättningarna för att olika fordon skall få brukas har utredningen principiellt arbetat med sikte på att reglernas materiella innehåll inte bör ändras. I de fall utredningen trots detta föreslår materiella ändringar gäller det vissa inkonsekvenser eller oformligheter, där justeringar ansetts påkallade för att få enklare rutiner och effektivare kontroll.

4.2.2 Registrering

Utredningens överväganden när det gäller registrering som förutsättning för fordons brukande redovisas i avsnitt 1.

4.2.3 Registreringsbesiktning och typbesiktning

För att ett fordon skall få tas i bruk krävs en teknisk kontroll och en rad tekniska uppgifter om fordonet utöver vad som behövs för dess identifiering. Kontrollen sker och erforderliga data fastställs genom registreringsbesiktning eller typbesiktning enligt 14 och

15 §§ VTF. Genom sådan besiktning klar görs bl.a. att fordonet är i trafiksäkert skick, när det tas i bruk, och hur fordonet med avseende på last, axeltryck och boggitryck får brukas i trafik. Vidare fastställs de fordonsvikter och övriga data som läggs till grund för bestämmande av automobilskatt eller traktorskatt för fordonet.

Registreringsbesiktning resp. upptagande i typintyg utgör enligt gällande regler i princip förutsättningar för att ett fordon skall få tas i bruk. I 10 § 4 mom. VTF stadgas som villkor för fordons upptagande i bilregister, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 §, upptagits i typintyg enligt 15 § eller, om det gäller reservregistrerat fordon, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 § samt att fordonet inte därefter underkastats sådan ändring, att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg. Som sådan ändring anses dock inte avvikelse, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och inte påverkar dess beskattningsförhållande, utbyte av motor till en annan med denna helt överensstämmande motor eller användning av ringar av andra dimensioner än förut. Beträffande exportvagn föreskrivs i samma stadgande att registrering inte får ske på grund av typintyg och inte heller på grund av registreringsbesiktning som ägt rum innan fordonet infördes i exportvagnsförteckningen.

De skäl som ligger bakom uppställandet av registreringsbesiktning eller typintyg såsom förutsättning för att ett fordon skall få tas i bruk gäller även inom det nya registrerings systemet. Genom att själva registreringen fått en ändrad innebörd kopplas prövningen av dessa förutsättningar i stället samman med avställningsförfarandet. Om ett fordon registreras utan att vederbörligt bevis om registreringsbesiktning eller typintyg företes skall fordonet enligt utredningens förslag obligatoriskt avställas (se under 2.3.1). För att en avställning som beslutats i denna ordning skall upphöra, bör krävas bl.a. att angivna besiktningshandlingar ges in. Eftersom av-

ställt fordon, såsom framgår av avsnitt 2, i princip inte får brukas, uppnår man med den av utredningen förordade lösningen materiellt samma resultat som med nuvarande regler.

Hur gällande besiktningsskrav med avseende på reservregistrerade fordon skall fogas in i det nya registreringssystemet behandlas under 4.2.7.

Den registreringsbesiktning eller det upptagande i typintyg som krävs för att ett fordon inte skall avställas vid registreringen eller för att en obligatorisk avställning skall upphöra får inte ligga alltför långt tillbaka i tiden. I det förra fallet är det naturligt att bibehålla nuvarande ettårsgräns, räknat från ingivande av registreringsansökan. När det gäller upphörande av avställning kan det övervägas att i stället föreskriva att handlingarna skall ha ingivits tidigast ett år innan avställningen upphör. Detta skulle överensstämma med gällande bestämmelser såtillvida som fordonet då skall ha besiktigats eller upptagits i typintyg inom ett år innan det tas i bruk. Det finns å andra sidan föga skäl att göra skillnad mellan t.ex. de fall då fordonet efter registreringen tas i bruk en månad och sedan avställs och dem då fordonet avställs omedelbart. För de förra föreslås som framgår av det följande inte några särskilda krav på registreringsbesiktning för att fordonet skall få tas i bruk efter avställningen. Några speciella skäl från trafiksäkerhetssynpunkt etc. finns inte att i fråga om fordon som avställts vid registreringen kräva att registreringsbesiktning resp. upptagande i typintyg skall ha skett inom ett år innan avställningen upphör. Utredningen föreslår därför att registreringsbesiktningen resp. upptagandet i typintyg skall ha skett tidigast ett år innan registreringsansökan ingetts för att obligatorisk avställning skall upphöra. Utredningen vill här framhålla att den kontrollbesiktningsskyldighet som är föreskriven för registrerade fordon, såsom framgår av det följande, skall gälla även under avställningstiden. Skulle i undantagsfall en obligatorisk avställning vara under så lång tid att en inställelsetermin eller frist för kontrollbesiktning av

fordonet löper ut, gäller tills besiktningen skett körförbud för fordonet, även om avställningen upphör.

Liksom för närvarande skall vid besiktningens instrument eller typintyg fogas intyg om att fordonet inte efter registreringsbesiktningen resp. efter typintygets utfärdande ändrats på sådant sätt att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i intyget.

Utredningens förslag i detta avsnitt har legat till grund för utformningen av bestämmelserna i 8 § 1 och 2 BRK (jämförda med 10 § 4 mom. VTF – se även under 2.3.1) och har därmed även betydelse för innebörden av 16 § BRK.

Den ovan refererade sregeln i 10 § 4 mom. VTF beträffande exportvagnar behandlar utredningen under 5.3.

4.2.4 Särskild kopplingsbesiktning

Enligt 24 a § VTF och kungörelsen (1961:445) om särskild kopplingsbesiktning får släpvagn – utom påhängsvagn – med totalvikt över tre ton inte dras av bil utan att både bil och släpvagn samtidigt inställts till besiktning och släpvagnen godkänts för koppling till bilen.

Kontrollen av det villkor som gäller enligt dessa bestämmelser är inte knuten till registreringen och kan inte heller i det nya systemet kopplas samman med registrerings- eller avställningsförfarandena.

4.2.5 Automobils katt och traktors katt

Enligt 1 § ASF utgår automobils katt – med vissa i 2 § angivna undantag – för registrerat motorfordon och registrerad släpvagn. Skatteplikten inträder med ingången av den månad under vilken fordonet registreras och upphör med utgången av den månad under vilken det reservregistreras eller avregistreras (3 § ASF). Om fordonet före registreringen brukats på grund av interimslicens utgår skatten dock redan från och med den månad då fordonet togs i bruk. Skatt utgår enligt huvudregeln för helt kalenderår med belopp som varierar efter fordonsslag och fordonsvikt (5 § ASF). Skattskyldig är den som vid årets början är eller bort vara antecknad i bilregistret som ägare av fordonet. Om fordonet registrerats första gången under året är dock den skattskyldig som därvid antecknats som

ägare. Bestämmelser om skattskyldighet finns i 4 § ASF. Om fordonet är skattepliktigt under endast en del av ett kalenderår nedsätts skatten för året i motsvarande mån (6 § ASF). Ändras fordonets beskaffenhet under löpande kalenderår skall enligt samma paragraf därav föranledd höjning av skatten beräknas fr.o.m. den månad under vilken ändringen skett. Av samma anledning föranledd sänkning beräknas fr.o.m. nästföljande kalendermånad.

Anteckning om skattskyldighet för visst fordon görs i bilregistret av tjänsteman, som särskilt förordnats därtill av länsstyrelsen. Länsstyrelsen meddelar särskilt beslut om automobils katt dels när fråga uppstår om frihet från skatt, dels när någon begär beslut under påstående att han påförts skatt oriktigt. Ifrågavarande bestämmelser finns i 7 § ASF.

Särskilt kvitto lämnas på betalad skatt. Detta kvitto skall medföras vid färd (9 § ASF).

Enligt 10 § ASF får fordon, för vilket debiterad skatt inte erlagts, ej brukas förrän skatten betalats. Eftersom skatt ej påförs för oregistrerat fordon innehåller ASF inte något förbud mot att använda sådant fordon. I 14 § föreskrivs emellertid att den som döms för att ha brukat oregistrerat fordon skall förpliktas utge undandragen skatt. Detsamma gäller om ägaren döms för att han inte lämnat uppgift till bilregistret om ändring av fordonets beskaffenhet.

Om skatteplikt upphör eller skatten sänks under löpande kalenderår skall enligt 13 § ASF eventuellt överskjutande skatt återbetalas till fordonets ägare efter ansökan av denne.

Enligt TSF utgår traktors katt för registrerad traktor och registrerat motorredskap. I skattehänseenden indelas fordonen i två klasser. Till klass I hör enligt huvudregeln traktor och motorredskap som används för transport på allmän väg. Till klass II hör andra traktorer. Uppgift om användningen av traktor skall lämnas vid registreringen (17 § 4 mom. VTF). I övrigt gäller i princip samma bestämmelser för traktors katt som

för automobils katt.

Om uppbörden av fordonsskatt (dvs. automobils katt och traktorskatt) finns bestämmelser i kungörelsen angående uppbörd av automobils katt m.m.

När skattepliktigt fordon registreras tas fordonsskatt ut i samband med registrering. Erläggande av skatt är en förutsättning för att registreringsbevis skall lämnas ut.

Ordinarie uppbörd äger rum under tiden den 10 februari — den 4 mars varje år. Uppbörden sker med postförskott så att skattekvitto erhålls mot erläggande av skatten. Skatten kan också betalas via postgiro, i vilket fall skattekvittot skickas till fordonsägaren i vanligt brev.

Anstånd kan åtnjutas enligt *kungörelsen (1956:556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobils katt och traktorskatt*. Bestämmelserna innebär att skatten, när den överstiger 1 500 kronor per år, kan få betalas vid högst fyra tillfällen. Skatten erläggs för de tyngsta fordonen kvartalsvis.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen gäller skatteplikten registrerade fordon. Erläggande av skatt utgör en förutsättning för brukande av sådana fordon. Det är inte utredningens uppgift att föreslå materiella ändringar av dessa regler. Genom utredningens förslag i fråga om registrering och avställning får registreringsbegreppet emellertid en ny innebörd. På grund härav måste skatteplikten bestämmas att gälla registrerade fordon, som inte är avställda. Ändring görs i 1 § ASF och 1 § TSF, där reglerna finns om vilka fordon som är skattepliktiga. De i 2 § ASF angivna undantagen berörs inte av förslaget.

Även i 3 § ASF behandlas skattepliktens omfattning. Inträdandet och upphörandet av skatteplikt är knutna till registreringen resp. reserv- eller avregistreringen. Redan av 1 och 2 §§ framgår i och för sig de tidpunkter då skatteplikt skulle inträda eller upphöra. För att undvika att skatteplikt och undantag från skatteplikt gäller alltför korta perioder utvidgas i 3 § ASF skatteplikten till att omfatta förutom tiden från det moment då förutsättning för skatteplikt inträder (t.ex. genom

registrering) till det moment då förutsättning för skatteplikt upphör (t.ex. genom reservregistrering) även de kalendermånader då förutsättningen inträder resp. upphör. En direkt tillämpning av denna metod i det nya registreringsystemet borde innebära att man kompletterade begreppen införande i register och avförande ur register med upphörande av avställning resp. avställning. Metoden leder emellertid till en alltför komplicerad författningstext. Utredningen har funnit att det angivna syftet med 3 § ASF uppnås genom den enkla regeln att skatt skall utgå för hel kalendermånad om fordonet varit skattepliktigt under en del av månaden. En sådan lösning har vissa följdverkningar i fråga om bestämningen av den person som är skattskyldig för ett visst fordon. Utredningen återkommer till detta i specialmotiveringen till 4 § ASF (bilaga 2).

Uppgift om användning av traktor får i det nya systemet gälla som förutsättning för att beslut om obligatorisk avställning inte skall meddelas och för att sådan avställning skall upphöra (se avsnitt 2.3.1).

4.2.6 Trafikförsäkring

Enligt 1 § TFL skall trafikförsäkring finnas för motorfordon — varmed i TFL förstås även gummihjulsförsedd traktor — som är registrerat här i landet eller utan registrering brukas i trafik här. Vissa fordon, t.ex. sådana som tillhör staten, är undantagna från försäkringsplikt. Enligt *lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon*, som nyttjas av staten, m.m. föreligger inte försäkringsplikt för fordon under tid då det är taget i anspråk enligt viss rekvisitions- eller förfogandelagstiftning eller under tid då det brukas av krigsmakten enligt skriftligt avtal. Enligt 18 § TFL är försäkringsgivare, trots att försäkringsavtal för registrerat fordon upphört, ändå ansvarig för skada som inträffat innan 30 dagar gått från det anmälan kom in till registreringsmyndigheten om avtalets upphörande. Underlåter den som är försäkringskyldig för registrerat fordon att fullgöra

skyldigheten straffas han enligt 24 § första stycket TFL med dagsböter. Samma straff kan enligt 24 § andra och tredje styckena TFL ådömas den som brukar oförsäkrat fordon som inte är registrerat här i landet resp. den som brukar försäkringspliktigt fordon med kännedom om att försäkring inte finns. Har någon gjort sig skyldig till förseelse mot 24 § första stycket TFL kan domstol enligt 25 § TFL vid vite förelägga honom att fullgöra sin försäkringsskyldighet.

Enligt 17 § 4 mom. VTF skall bevis om gällande trafikförsäkring ges in vid ansökan om registrering. Om så inte sker vägras registrering.

Beträffande registrerade fordon gäller trafikförsäkringsplikt oavsett om fordonen brukas eller ej. I övrigt utgör trafikförsäkring förutsättning för brukande av fordon (att fordon i vissa fall får brukas utan trafikförsäkring framgår av det föregående). För att inom det nya registreringsystemet bibehålla samma materiella regler bör gälla att försäkringsplikten omfattar dels här i riket registrerade fordon, som inte är avställda, dels avställda och icke registrerade fordon som brukas här i riket (1 § TFL). De undantag från försäkringsplikten som nu gäller — främst avseende fordon som tillhör staten eller nyttjas av krigsmakten — bör bibehållas.

I fråga om förfarandet bör föreskrivas att företeende av försäkringsbevis utgör villkor för att fordon skall registreras utan obligatorisk avställning och för att sådan avställning skall upphöra (jfr avsnitt 2.3.1). Företeende av försäkringsbevis torde i övrigt inte anges som förutsättning för att avställning skall upphöra. Förbudet att bruka oförsäkrat fordon gäller när avställningen upphör och utredningen anvisar nedan under 4.4 ett effektivt medel för kontroll av att förbudet efterlevs.

4.2.7 Periodisk kontrollbesiktning

Reglerna om registreringsbesiktning och typbesiktning syftar som nämnts till bl.a. en kontroll av att fordonen är i trafiksäkert skick, när de tas i bruk. Ett för den fortsatta

övervakningen betydelsefullt instrument är den periodiska kontrollbesiktningen. Kontrollbesiktningsplikten omfattar registrerade fordon, när det gäller släpvagnar dock endast om de dras av bil (24 § 1 mom. VTF och 54 a § 1 mom. VTK).

Enligt 24 § 1 mom. första och andra styckena skall vissa fordonsslag undergå särskild periodisk kontrollbesiktning. Motorfordon och släpfordon som är inrättat uteslutande som brandfordon eller ambulans eller som används uteslutande som brandfordon och är försett med beteckning därom, vilka samtliga klassificeras som utryckningsfordon, skall kontrollbesiktigas inom sex månader från föregående besiktning. Samma tidsfrist gäller för bil som används i uthyrningsrörelse. I fråga om motorfordon, som används för övningskörning i trafikskola, motorfordon som drivs med acetylen- eller gengas, bil eller släpfordon, som används för yrkesmässig personbefordran, och bussar, som används vid skolskjutsning, gäller en på motsvarande sätt bestämd ettårsfrist.

Den allmänna periodiska kontrollbesiktningen enligt 24 § 1 mom. tredje stycket VTF omfattar övriga registrerade motorfordon och släpvagnar, dragna av bil, som är två år gamla. Motorfordon skall enligt 54 a § 2 mom. VTK besiktigas under en inställelsetermin, som gäller för fordonet. En särskild inställelsemånad bestäms av sista siffran i fordonets registreringsnummer, så att 1 motsvarar januari, 2 februari, 3 mars, 4 april, 5 maj, 6 augusti, 7 september, 8 oktober, 9 november och 0 december. Inställelseterminen omfattar förutom inställelsemånaden de två närmast föregående och de två närmast efterföljande kalendermånaderna. I fråga om släpvagn gäller att besiktningen skall ske före varje kalenderårs utgång.

Skyldigheten att låta kontrollbesiktiga fordon är inte i sig straffsanktionerad. I stället inträder enligt 24 § 4 mom. jämfört med 22 § andra stycket VTF körförbud i fråga om fordonet tills besiktningen sker. Utan hinder av sådant körförbud får fordonet dock brukas vid provkörning i samband med reparation och för färd vid provkörning

i samband med reparation och för färd kortast lämpliga väg till reparationsverkstad för reparation och till besiktningsman för besiktning.

En direkt översättning av nuvarande regler till det nya systemet med registrering och avställning skulle innebära att reglerna om kontrollbesiktning skulle gälla registrerade, icke avställda fordon. Härvid måste man emellertid beakta att reservregistrering, som i gällande regelsystem närmast motsvarar den av utredningen föreslagna avställningen, inte innebär att fordon dras undan från löpande kontroll. Enligt 10 § 4 mom. VTF gäller när fordonet åter skall registreras den allmänna förutsättningen att det skall ha godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg inom ett år före registreringsansökans ingivande med det för reservregistrerade fordon speciella undantaget att godkännande vid kontrollbesiktning kan ersätta registreringsbesiktning och typintyg. De nuvarande föreskrifterna innebär på grund av den angivna ettårsregeln att man för reservregistrerade fordon i vissa fall ställer strängare krav än för andra fordon, eftersom kontrollbesiktningsplikt eljest inträder först när fordonen är två år gamla. De allmänna kraven om kontrollbesiktning torde emellertid vara tillfyllest från trafiksäkerhetssynpunkt även i fråga om fordon som reservregistrerats eller, inom det nya systemet, avställt. Såväl författningstekniskt som administrativt når man enklast syftet att kontrollbesiktningsplikten enligt 24 § 1 mom. VTF skall omfatta avställda fordon genom att man även i det nya systemet låter kontrollbesiktningsplikten gälla registrerade fordon.

För fordonsägarna innebär det sagda ingen större förändring. I nuvarande system aktualiseras kontrollbesiktningskravet enligt 10 § 4 mom. VTF vid registrering efter reservregistrering och kontrollbesiktningen utgör därigenom förutsättning för att fordonet skall få brukas. Enligt det nya systemet består kontrollbesiktningsplikten enligt 24 § 1 mom. VTF och inträder körförbud på grund av underlåten besiktning under själva

avställningstiden, men detta får mindre praktisk betydelse eftersom redan själva avställningen medför förbud att bruka fordonet. Körförbudet i anslutning till kontrollbesiktningsreglerna aktualiseras först när avställningen upphör, dvs. i det moment när kontrollbesiktningskravet sätts in enligt nuvarande regler. Här bör påpekas att den särskilda periodiska kontrollbesiktningsplikten enligt 24 § 1 mom. första och andra styckena inte aktualiseras första gången förrän registreringsbesiktning skett, eftersom fristen räknas från föregående besiktning.

Att registreringsbesiktning kan ersätta kontrollbesiktning framgår av 14 § 1 mom. andra stycket VTF.

I vissa fall kommer det av utredningen förordade systemet att medföra avvikelser jämfört med vad som skulle ha gällt om avställda fordon undantagits från kontrollbesiktningsplikt enligt 24 § 1 mom. VTF. Dessa avvikelser beror på att undantagen i 18 § BRK från förbud att bruka avställt fordon (jfr avsnitt 2.3.3) inte motsvaras av undantag från det körförbud som gäller på grund av underlåten besiktning. Detta betyder, om besiktningskyldighet inträder under avställningen, att rätten att bruka fordon med stöd av 18 § upphör, om besiktningskyldigheten inte fullgörs.

Genom det av utredningen föreslagna systemet kommer således i vissa fall kontrollbesiktningsplikt och i förekommande fall körförbud på grund av underlåten besiktning — i motsats till vad som nu gäller — att avse även fordon som anges i 18 § första stycket 2 och 3 BRK — dvs. fordon som är taget i anspråk enligt rekvisions- eller förfogandelagstiftning eller innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal — ävensom saluvagnar. Såvitt utredningen kan bedöma torde en sådan konsekvens överensstämma med kontrollbesiktningens syften.

I de nu angivna fallen kan inställelse till besiktning ske — och därmed körförbudet hävas — utan att avställningen upphör. När det gäller vissa av undantagen i 18 § 1, jämförd med 5 § BRK — exempelvis användning inom inhägnat område — är däremot

mot rätten att bruka det avställda fordonet inte sådan att det kan köras till besiktningen utan att avställningen upphör och skatt och försäkring betalas. Om ett undantag från de "normala" besiktningsreglerna skulle anses påkallat för dessa fall kan i 24 § 4 mom. VTF föreskrivas, att utan hinder av där avsett körförbud fordon får brukas på sätt som det enligt 4 och 5 §§ BRK kunnat brukas, om det ej varit registrerat.

Vad slutligen gäller de i 19 § BRK upptagna undantagen från förbudet att bruka avställt fordon (jfr under 5.1.3) kan påpekas att de i huvudsak kommer att gälla endast nya fordon som över huvud inte är kontrollbesiktningspliktiga. Dessutom överensstämmer undantagen i stort med de i 22 § andra stycket VTF angivna undantagen i fråga om fordon som inte undergått föreskriven kontrollbesiktning.

Genom att kontrollbesiktningsplikt enligt 24 § 1 mom. VTF föreskrivs omfatta även avställda fordon bör den i 11 § 2 mom. b VTF angivna förutsättningen för brukande av fordon som innehålls av krigsmakten enligt skriftligt avtal ändras. Som villkor bör i stället gälla att fordonet tidigast ett år innan ansökan om registrering gjordes godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg och ej därefter undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom. VTF enligt utredningens författningsförslag (nuvarande 10 § 4 mom. VTF).

De uppgifter som behövs för att fastställa om ett fordon är kontrollbesiktningspliktigt måste hämtas från olika håll. Vad först gäller den allmänna periodiska kontrollbesiktningen av motorfordon bestäms första inställelseåret genom fordonets ålder och inställelseterminen genom sista siffran i registreringsnumret. Uppgifter i dessa avseenden inflyter automatiskt till registret genom registreringen och genom det bevis om registreringsbesiktning eller det typintyg som skall företes innan fordonet får tas i bruk. När det gäller släpvagnar är kontrollbesiktningspliktens omfattning beroende av hur fordonen används. Såsom framgår av den föregående redogörelsen skall släpvagnar in-

ställas till allmän periodisk kontrollbesiktning endast om de dras av bil. Det torde inte vara möjligt att på annat sätt än genom uppgift från fordonsägarna få användningsområdet klarlagt. Visserligen inflyter vissa uppgifter i bilregistret dels om vilken typ av dragfordon som varje släpfordon får kopplas till (12 § VTK), dels, i fråga om kopplingsbesiktningspliktiga släpvagnar (se ovan under 4.2.4), vilken eller vilka bilar som varje sådan släpvagn får dragas av, men därmed får man inga fullständiga uppgifter om hur alla släpvagnar faktiskt används. En särskild anmälningsskyldighet för fordonsägaren innebär inte någon idealisk lösning i förevarande sammanhang, eftersom det inte är lättare att kontrollera efterlevnaden av en sådan skyldighet än att utan uppgift i bilregistret om användningsområdet övervaka kontrollbesiktningspliktens fullgörande. Den enda helt effektiva lösningen synes vara att utsträcka kontrollbesiktningsplikten till att omfatta alla registreringspliktiga släpvagnar, dvs. släpvagnar som dras av bil eller av traktor eller motorredskap som enligt traktorskatteförordningen tillhör klass I. Besiktningsplikten för släpvagnar skulle då med anknytning till registrerade förhållanden (men med avvikelser från den ovan förordade huvudregeln) kunna bestämmas till att avse registrerade, icke avställda släpvagnar. Det nu angivna problemet har betydelse även för den fortsatta kontrollen i registret och för övervakningen ute på vägen. Till dessa frågor återkommer utredningen under 4.3.7 och 4.4.2.

Även om en utvidgning av kontrollbesiktningspliktens omfattning skulle ha fördelar från övervakningssynpunkt, måste möjligheten och behovet av en sådan utvidgning bedömas främst från andra utgångspunkter, som faller utanför bilregisterutredningens kompetensområde. Utredningen anser sig därför inte kunna lägga fram något förslag i ämnet men har ändå velat belysa frågeställningen.

Trots att man inte genom att lita till fordonsägarnas uppgifter om användningsområdet får en helt idealisk lösning, bl.a.

med hänsyn till kontrollsvårigheterna, vill utredningen förorda att en uppgiftsskyldighet införs. Man bör inte bortse från den psykologiska effekten av en sådan regel. Det torde för flertalet fordonsägare vara en avsevärd skillnad mellan att genom ren passivitet underlåta att fullgöra en kontrollbesiktningsskyldighet, som inte kan övervakas effektivt, och att söka undandra sig skyldigheten genom att lämna en oriktig uppgift till registret.

När det gäller den särskilda, periodiska kontrollbesiktningen får bilregistret genom registreringsbesiktningen erforderliga uppgifter om brandfordon, ambulanser och fordon, som drivs med acetylen- eller gengas. Även i fråga om den särskilda periodiska kontrollbesiktningen har emellertid användningsområdet i vissa fall betydelse för besiktningssplikten bestämmande. Uppgift behövs här från resp. fordonsägare om fordonet skall användas i trafikskola för övningskörning, i uthyrningsrörelse eller i yrkesmässig trafik för personbefordran.

Praktiskt torde uppgiftslämnandet kunna ske så att fordonsägaren i ansökan om registrering eller om upphörande av obligatorisk avställning genom kryssmarkering svarar ja eller nej på frågorna om fordonet skall användas i trafikskola för övningskörning, i uthyrningsrörelse eller i yrkesmässig trafik för personbefordran och, beträffande släpvagn, om fordonet skall dras av bil eller endast av traktor eller motorredskap.

I detta sammanhang vill utredningen slutligen peka på en möjlighet till förbättring av kontrollbesiktningssreglerna som ryms inom det nya registreringsystemet. Eftersom inställesemånaden när det gäller allmän periodisk kontrollbesiktning för motorfordon bestäms genom sista siffran i fordonens registreringsnummer men dessa nummer tilldelas helt slumpmässigt kan i det närmaste ett helt år komma att skilja när det gäller tidpunkten för första inställelse av fordon som registreras samtidigt och är lika gamla. I det maskinella systemet kan man styra tilldelningen av registreringsnummer så att första inställesemånaden alltid inträffar viss

tid efter registreringen. Hur sambandet bör utformas redovisas utförligare under 4.4.2 nedan.

Syftet att kontrollbesiktningssplikten enligt 24 § 1 mom. VTF skall omfatta även avställda fordon när man som nämnts om bestämmelserna i detta moment får stå kvar oförändrade. Det alternativa kravet i 10 § 4 mom. VTF på kontrollbesiktning för reservregistrerade fordon när de registreras får alltså inte någon direkt motsvarighet när det gäller avställda fordon som skall tas i bruk. Den i sammanhanget föreslagna ändringen när det gäller besiktning som förutsättning för brukande av avställda fordon som förhys av krigsmakten (18 § BRK jämförd med nuvarande 11 § 2 mom. b VTF) har kommenterats ovan.

Den föreslagna skyldigheten att göra anmälan om användningen av fordon så att kontrollbesiktningssplikten omfattning kan bedömas har inskrivits i 8 § 5 BRK som skall jämföras med 16 § BRK.

4.2.8 Kontrollbesiktning och körförbud i övrigt

Kontrollbesiktning kan vara föranledd av särskilt beslut av länsstyrelse enligt 22 § VTF, av förrättningsman vid flygande inspektion enligt 23 § VTF eller av besiktningssman enligt 24 § 3 mom. tredje stycket VTF. Underlåtenhet att fullgöra sådan kontrollbesiktning medför körförbud. Direkt körförbud kan också meddelas enligt de två sistnämnda författningsrummen eller i samband med inspektion hos försäljare enligt 23 a § VTF.

De nu redovisade reglerna har inget samband med frågor om registrering och avställning. Några ändringar på grund av utredningens förslag i avsnitten 1 och 2 behövs alltså inte.

4.3 *Kontroll genom registret*

4.3.1 Inledning

För att det nya bilregistret skall fungera tillfredsställande från kontrollsynpunkt krävs att man ur registret kan få alla erforderliga upplysningar om fordonen. Uppgifter behövs i en rad olika avseenden som rör ägarna, fordonens beskaffenhet, besiktning, skatt och försäkring. Vidare måste man sträva efter att ha så aktuella uppgifter som

möjligt. Utredningen diskuterade dessa frågor i principbetänkandet och lade fram förslag i vissa delar. Uttalandena accepterades i huvudsak i principbeslutet. Rapporteringen till registret sker enligt nuvarande regler i stor utsträckning genom anmälningar från fordonsägarna. Fristerna för sådana anmälningar är tre veckor och utredningen föreslog i det tidigare betänkandet att dessa tider genomgående skulle förkortas till en vecka. Förslaget accepterades i princip men skall enligt propositionen inte genomföras förrän i samband med införandet av det nya registreringssystemet.

Utredningens överväganden och förslag här nedan innebär inga egentliga nyheter jämfört med principbetänkandet utan endast en utveckling och ett fullföljande av de där uppdragna riktlinjerna. En detaljerad redovisning av registerinnehållet lämnas i avsnitt 8 och bil. 5. Frågor om avgiftssystemets utformning behandlas i avsnitt 11.

4.3.2 Fordonsägarna

Redan vid registreringen tillförs registret de uppgifter som behövs för identifiering av fordonsägaren. De avvikelser från nuvarande regler som utredningen föreslår i detta avseende framgår av avsnitt 1. Efter registreringen kan ändringar inträffa dels genom att ägaren byter namn eller adress, dels genom att fordonet överläts.

Uppgifter om ändring av fordonsägarens namn eller adress kommer enligt nuvarande regler in till bilregister genom anmälan av fordonsägaren (18 § 2 mom. c VTF). Sådan anmälan skall göras inom tre veckor. Utredningen uttalade i principbetänkandet att detta system inte fungerar tillfredsställande och redovisade vissa undersökningar om möjligheterna att få in erforderliga uppgifter på andra vägar.

Uppgifter om namn och adress för praktiskt taget alla fysiska och juridiska personer i landet finns — såsom redovisats i avsnitt 1 — i länsstyrelsernas personregister. Dessa uppgifter är i hög grad fullständiga och korrekta. Eftersom både bilregistret och länsstyrelser-

nas personregister upptar personnummer eller annat nummer för fysisk eller juridisk person är det lätt att överföra information mellan de olika registren. Det ligger alltså nära till hands att söka utnyttja länsstyrelsernas personregister för rapportering till bilregistret om inträffade ändringar av fordonsägarnas namn och adress. Trots att en sådan rapportering kommer att ta en viss tid — i genomsnitt två till tre veckor — bör man enligt utredningens mening få säkrare resultat med denna metod än genom att lita till anmälningar från fordonsägarna.

I princip innebär det förfarande som utredningen förordar att bilregistret till länsstyrelsernas personregister rapporterar vilka fysiska och juridiska personer som äger registrerade fordon — även avställda sådana — och att markeringar härom görs i personregistren. Därifrån rapporteras sedan till bilregistret för de fysiska personerna ändringar i personnummer eller annat nummer i personregistret, namn, bostadsadress, adresspostanstalt, postnummer, församlingskod, dödsfall, utvandring och obefintlighet. För de juridiska personerna lämnas i tillämpliga delar motsvarande uppgifter.

I vissa undantagsfall, t.ex. när det gäller icke skattskyldiga ideella föreningar, kan det inträffa att fordonsägarna inte är upptagna i länsstyrelses personregister. Anmälningskyldighet måste därför finnas kvar i de fall personnummer eller nummer i länsstyrelses register över skattskyldiga ej anmälts till bilregistret. Fordonsägaren bör särskilt underrättas om sin anmälningskyldighet, när man i samband med registrering av fordon konstaterar att han inte är upptagen i personregister. Anmälningskyldighet bör avse även avställt fordon. För de få fall anmälningskyldighet kommer att finnas kvar bör fristen minskas till en vecka. Anmälan får göras hos valfri länsstyrelse.

Eftersom utbyte av information skall ske mellan länsstyrelsernas personregister och bilregistret bör ägarbeteckningarna i registren stämma överens. För fysiska personer och de flesta juridiska personer erbjuder detta inte några problem. Svårigheter kan

däremot uppstå exempelvis när fordon används i rörelse som drivs av fysisk person under särskild firma. En sådan rörelse är inte juridisk person. Ofta registreras emellertid fordon på rörelsens firma trots att fordonet i verkligheten ägs av den person som driver verksamheten. I många fall är firman inte upptagen i länsstyrelsens personregister och där finns då inte någon motsvarighet till ägarangivelsen i bilregistret. Vad nu sagts visar att det är synnerligen viktigt att nuvarande bilregister rensas från felaktiga ägarbeteckningar i samband med övergången till den nya organisationen och att man vid registrering för in endast korrekta ägarangivelser.

Utredningen har under 1.3.3 föreslagit att fordonsägare kan få en särskild kontaktadress införd i bilregistret om han önskar att försändelser från registret skall gå till annan adress än den i länsstyrelsens personregister upptagna. Detta är från bilregistersynpunkt närmast en servicefråga och det torde vara fordonsägarens ensak att bestämma om och när han vill anmäla ändring av sådan adress. Fordonsägarnas intresse av att genom kontrollmärke erhålla bevis om att fordonet får brukas (se vidare under 4.4) torde medföra att den särskilda kontaktadressen hålls aktuell. Givetvis får anmälan om adressändring även i dessa fall göras hos valfri länsstyrelse. Den i länsstyrelsens personregister intagna adressen, varom bilregistret kontinuerligt hålls underrättat, får anses som den från rättslig synpunkt relevanta och fordonsägaren torde alltid kunna nås via denna adress.

I fråga om *överlåtelse av registrerat fordon* gäller enligt 18 § 1 mom. VTF anmälnings-skyldighet för både överlåtare och förvärvare. Anmälningsfristen är även här tre veckor. Anmälan skall beträffande den nye ägaren innehålla samma uppgifter som lämnas om ägaren vid registrering. Dessutom krävs bevis om trafikförsäkring.

Anmälningsskyldigheten bör behållas i princip oförändrad med en till en vecka förkortad anmälningsfrist. Skyldigheten att förete bevis om trafikförsäkring ändras på sätt som anges under 4.3.6. Anmälan får ske

hos valfri länsstyrelse och bör göras på registreringsbevisets rapportdel. Om denna utformas så att gemensam anmälan underlättas, bör man kunna räkna med att de båda parterna anmäler överlåtelsen samtidigt i de allra flesta fall.

Uppgifterna i anmälan, vare sig den gjorts av endera eller båda parterna, kontrolleras beträffande överlåtaren i bilregistret och beträffande förvärvaren i länsstyrelsens personregister, om han inte redan finns i bilregistret. Om så behövs kompletteras uppgifterna. Härafter kan uppgifterna matas in i registret med hjälp av terminal. Nytt registreringsbevis sänds till förvärvaren. Av beviset framgår att denne är upptagen som fordonets ägare i registret. Förvärvaren uppmanas att genast göra anmärkning mot den registrerade uppgiften om han anser den felaktig. Likaså underrättas han om körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning som gäller i fråga om fordonet (jfr 33 § tredje stycket VTK). För kontrollens skull sänds vidare från registret — oavsett vem som gjort anmälan — ett meddelande till överlåtaren. I detta anges att uppgift om överlåtelsen tagits in i registret och överlåtaren uppmanas att genast göra anmärkning mot den registrerade uppgiften om han anser den oriktig.

Om invändning görs mot uppgift som tagits in i registret skall man i första hand söka rätta uppgiften. Kan detta inte ske måste uppgiften tills vidare utgå. Överlåtaren och förvärvaren underrättas härom. Utredning måste sedan ske. Denna bör lämpligen göras av den länsstyrelse som tagit emot anmälan.

Om uppgifterna i anmälan är ofullständiga eller oriktiga i så väsentlig mån att den nye ägaren inte kan identifieras noteras äganderättsövergången inte i registret. Anmälan har då inte skett på föreskrivet sätt.

Bestämmelser om anmälan av ägarbyte har tagits in i 20 och 21 §§ BRK som ersätter 18 § 1 mom. VTF.

Den anmälningsskyldighet som skall stå kvar i fråga om ändringar av fordonsägarens namn och adress framgår av 23 § BRK som ersätter 18 § 2 mom. c VTF. Vad som sägs i sistnämnda bestämmelse om skyldighet att anmäla ändrad hemort för fordonet skall givetvis inte gälla med

utredningens förslag att slopa hemortsbegreppet. Bestämmelsen i 20 § 4 mom. VTF om att förre ägaren skall avföras ur registret om han gör vederbörlig anmälan om äganderättsövergången och ger in bevis som styrker denna fyller i detta system ingen funktion och bör därför slopas.

Den straffrättsliga bedömningen av de fall då anmälan om överlåtelse av fordon görs av endast en av parterna behandlas i avsnitt 6.1.

4.3.3 Fordons besakffenhet

Har registrerat fordon efter utfärdandet av gällande besiktningssinstrument eller typintyg ändrats så att det inte längre stämmer med instrumentet eller intyget skall det enligt 10 § 5 mom., jämfört med 10 § 4 mom., VTF inom tre veckor från det ändringen skedde registreringsbesiktigas. Inom tre veckor från besiktningen skall enligt 18 § 2 mom. VTF ägaren anmäla denna till bilregistret. Vid anmälan skall fogas besiktningssinstrument och stadgad avgift. Har vid besiktningen framkommit att fordonet byggts om till annat slag än det, till vilket det tidigare hänförts, skall vid anmälan även i övrigt i tillämpliga delar iaktas vad som föreskrivs beträffande ansökan om registrering.

Något behov av att få besiktning enligt 10 § 5 mom. VTF utförd beträffande avställt fordon finns inte förrän i samband med att avställningen upphör. För att inte onödigtvis luckra upp förbudet att bruka avställt fordon, bör regeln i det nya systemet utformas så att registreringsbesiktning i anledning av att fordonet ändras skall ske normalt inom tre veckor från det ändringen gjordes men i fråga om avställt fordon inom en vecka från det avställningen upphör.

Den nuvarande anmälan från fordonsägaren bör ersättas med en rapport direkt från besiktningssmannen till bilregistret, vilket är en både säkrare och snabbare metod.

Detta kan tillämpas även om fordonet byggts om till annat fordonsslag. De krav som med nuvarande regler ställs på anmälingen i sådana fall behöver inte föreskrivas särskilt i det nya systemet. Att nytt trafikförsäkringsbevis skall ges in följer av den allmänna regeln i 22 § BRK. Någon avgift

skall inte tas ut enligt förslagen under avsnitt 11. I ett avseende behövs dock en särskild anmälan från fordonsägaren, nämligen i fråga om fordons användning. Den anmälnings-skyldighet utredningen föreslagit under 4.2.5 och 4.2.7 (jfr 8 § 4 och 5 samt 24 § BRK) är olika beträffande å ena sidan traktor, å andra sidan motorfordon och släpfordon. Om vid registreringsbesiktning av det slag som avses här utröntes att fordon ändrats så att sagda anmälnings-skyldighet påverkas, måste ny anmälan fordras in om användningen.

Som anmärkts under 2.3.1 har bestämmelserna i 10 § 5 mom. med nödvändiga ändringar överförts till 14 § 2 mom. VTF.

Bestämmelserna i 18 § 2 mom. första stycket a samt andra och tredje styckena kan upphävas. Den särskilda anmälan som enligt det ovan sagda i vissa fall måste åligga fordonsägaren när här avsedd registreringsbesiktning skett är föreskriven i 24 § tredje stycket BRK, där anmälningstiden satts till en vecka efter besiktningen.

4.3.4 Särskild kopplingsbesiktning

Särskild kopplingsbesiktning rapporteras enligt gällande regler inte till bilregistret. I enlighet med den i principbeslutet accepterade uppfattningen föreslår utredningen att besiktningssmannen lämnar uppgift om särskild kopplingsbesiktning till bilregistret och att uppgiften tas in i registret under resp. fordons registerpost.

4.3.5 Automobils-katt och traktors-katt

De för debitering och uppbörd av fordons-skatt viktigaste uppgifterna kommer enligt utredningens föregående förslag in i bilregistret genom besiktningssinstrument och typintyg, genom rapporter från länsstyrelsernas personregister, genom anmälningar från fordonsägarna om överlåtelser och genom rapporter från besiktningssmännen om registreringsbesiktningar enligt 14 § 2 mom. VTF i dess föreslagna nya lydelse. I fråga om sådan ändring i användningen av traktor som påverkar beskattningsförhållandena får anmälnings-skyldigheten finnas kvar.

Föreskrifterna i 18 § 4 mom. VTF om anmälan av viss ändrad skatteklass för traktor har fått sin motsvarighet i 24 § första stycket BRK.

4.3.6 Trafikförsäkring

Föreskriften att försäkringsgivaren svarar för skada intill 30 dagar efter det att anmälan om avtalets upphörande inkommit till bilregistret medför en i huvudsak tillfredsställande rapportering med avseende på försäkringsavtals varaktighet. Ägare av registrerat fordon är enligt 18 § 2 mom. VTF skyldig att anmäla ny trafikförsäkring inom tre veckor från det den tecknades. Att bevis om trafikförsäkring skall förete i samband med överlåtelse framgår av 17 § 4 mom. VTF, vari bevis om försäkring anges som förutsättning för registrering i annat län, och 18 § 1 mom. VTF, vari föreskrivs att försäkringsbevis skall bifogas överlåtelseanmälan.

I principbetänkandet diskuterade utredningen möjligheterna att få uppgifter till bilregistret om nytecknade försäkringar direkt från försäkringsbolagen. De fortsatta undersökningarna har visat att denna lösning ännu inte är möjlig, eftersom rapporteringen från bolagen inte kan ske med önskvärd snabbhet. Man tvingas därför att tills vidare lita till fordonsägarnas uppgifter. Skyldigheten att lämna uppgift om ny trafikförsäkring bör alltså fortfarande finnas kvar och gälla ägare av registrerat fordon, oavsett om fordonet är avställt. Anmälningstiden bör i enlighet med den tidigare redovisade huvudprincipen vara en vecka.

Villkoret att trafikförsäkringsbevis skall bifogas anmälan om överlåtelse synes inte fylla något syfte. Med ett sådant villkor för att anmälan skall godtas motverkar man önskemålen om en riktig ägarredovisning i registret utan att främja företeendet av försäkringsbevis.

Genom den av utredningen föreslagna regeln kommer uppgifter om flytande trafikförsäkringar inte in till registret utan särskild föreskrift därom.

När försäkringsavtal upphört och uppgift härom inkommit till bilregistret undersöks om ny försäkring finns antecknad för fordonet eller om försäkringsplikten upphört. Ger denna undersökning negativt resultat påminns fordonsägaren om sin skyldighet att

hålla fordonet försäkrat och att förete bevis härom. Eftersom man har anledning anta att brott mot TFL föreligger bör polismyndighet underrättas om det inträffade. Den utformning av registreringsorganisationen som utredningen förordar gör att man får möjligheter att vidta även andra åtgärder än de nu nämnda mot fordonsägare som försummar sin försäkringsskyldighet. Det torde emellertid inte ankomma på utredningen att lägga fram något förslag i denna fråga.

Skyldigheten att lämna uppgift om ny trafikförsäkring och om flytande trafikförsäkring framgår av 22 § BRK, som ersätter bestämmelserna om trafikförsäkring i 18 § VTF. Någon skyldighet att utöver vad som följer i 22 § göra anmälan om trafikförsäkring i samband med överlåtelse – motsvarande den som nu finns enligt 18 § 1 mom. fjärde stycket VTF – skall enligt vad ovan sagts inte föreligga.

4.3.7 Periodisk kontrollbesiktning

Meddelas körförbud vid kontrollbesiktning lämnas underrättelse härom till vederbörande länsstyrelse enligt 55 § VTK. Likaså rapporteras i vissa fall föreläggande om ny besiktning. I övrigt innehåller de nuvarande bilregistren inte några uppgifter om kontrollbesiktning och används på grund härav inte för övervakning av att besiktningsplikten efterlevs. Utredningen förutskickade i principbetänkandet att man inom det nya bilregistrets ram skulle kunna vidta olika åtgärder för att få en effektiv övervakning. Det här nedan angivna systemet innebär ett fullföljande av dessa tankegångar.

Såsom framgår av redogörelsen ovan under 4.2.7 har man genom själva registreringen, genom uppgifter i besiktningsinstrument eller typintyg och genom uppgifter från fordonsägarna om det tilltänkta användningsområdet fått en grund för bestämmande av kontrollbesiktningspliktens inträdande. Eftersom användningsområdet inte är för all framtid givet, måste fordonsägarna vara skyldiga att anmäla sådana ändringar som inverkar på frågan om skyldighet att inställa fordonen till kontrollbesiktning enligt 24 § 1 mom. VTF. Föreskrift härom har tagits in i 24 § andra stycket BRK. Anmälan får göras

hos valfri länsstyrelse.

Den praktiska innebörden av denna anmälningsskyldighet blir följande. Om fordonsägaren uppgivit att fordonet inte avsetts bli använt i trafikskola för övningskörning, i uthyrningsrörelse eller i yrkesmässig trafik för personbefordran skall han, om fordonet ändå börjat användas på sådant sätt, anmäla förhållandet till bilregistret innan kontrollbesiktningsfristen för fordonet utlöper. Är i registret i stället antecknat att fordonet kommer att användas på angivna sätt men blir så ej fallet, skall detta anmälas, när kontrollbesiktningsfristen skulle ha utgått om anteckningen i registret varit riktig. Det är ju först i detta ögonblick det står klart, att den särskilda fristen inte skall tillämpas. Anmälan skall ske inom en vecka från fristens utgång.

När det gäller den allmänna periodiska kontrollbesiktningen av släpvagnar blir motsvarande system tillämpligt. Är i registret antecknat att släpvagnen dras endast av traktor eller motorredskap, skall ägaren, om släpvagnen dragits av bil, anmäla detta till bilregistret före utgången av det kalenderår då besiktning skall ske. Om i registret antecknats att släpvagnen dras av bil, skall ägaren inom en vecka från det kontrollbesiktningsfristen skulle ha löpt ut om anteckningen varit riktig anmäla att släpvagnen under det senaste kalenderåret ej dragits av bil.

Utredningen vill här erinra om de övervakningsmöjligheter som också finns genom de ovan under 4.2.7 redovisade föreskrifterna om angivande i vissa fall av vad slags eller vilket dragfordon som får användas till en viss släpvagn. En motsvarande övervakningsmöjlighet står också till buds när det gäller den särskilda periodiska kontrollbesiktningen genom att användningen av ett fordon i uthyrningsrörelse eller för personbefordran i yrkesmässig trafik är underkastad tillståndstvång. Uppgift om godkännande av vissa fordon för användning i sådan rörelse eller för sådan befordran bör i enlighet härmed tas in i registret, vilket angivits i den som bilaga 5 till betänkandet fogade förteckning-

en över registerinnehållet. Någon ytterligare föreskrift i ämnet torde inte erfordras, eftersom länsstyrelsen antingen själv lämnar godkännandet eller erhåller uppgift därom från vederbörande trafiknämnd enligt 25 § 5 mom. YTF.

Den maskinella bearbetningstekniken medger att man framställer och skickar en särskild anmodan till varje enskild fordonsägare i anslutning till att kontrollbesiktningsplikten aktualiseras för hans fordon. En sådan åtgärd bör ha en bättre effekt än det nuvarande systemet med enbart påminnelser i massmedia.

Sedan man vid genomgången i bilregistret klarlagt, vilka fordon som skall undergå besiktning under en viss inställelsetermin eller inom en viss besiktningsfrist, och sänt ut anmaningar till fordonsägarna i enlighet härmed, fordras underrättelser till registret om utförda besiktningar för att kontrollen skall kunna följas upp. Utfallet av besiktningarna bör lämpligen rapporteras direkt från besiktningsmännen till registret. Det är från administrativ synpunkt en avsevärd fördel om rapporterna sker på prefabricerade blanketter som är maskinellt läsbara. De till fordonsägarna utsända anmaningarna kan utformas så att de fyller dessa krav. Principiellt bör alltså gälla att den från registret utsända anmaningen skall medföras vid besiktningen. Detta torde dock inte kunna uppställas som ett direkt villkor.

Enligt 55 § VTK skall besiktningsinstrument eller typintyg företes vid kontrollbesiktning. Den anmodan som enligt förslaget i föregående stycke skall medföras vid besiktning torde regelmässigt kunna utformas så att den i nu angivna avseende kan ersätta instrumentet eller intyget. Härigenom behöver i de flesta fall endast en handling företes vid besiktningen. Endast i fråga om vissa fordon är omfattningen av de data som behöver vara tillgängliga för besiktningsmännen så stor att registreringsbevisets rapportdel (jfr under 1.3.4) måste företes. VTK bör ändras i enlighet härmed.

I fråga om tiden för utsändande av anmodan gäller att fordonsägaren bör erhålla

handlingen i så nära anslutning till besiktningen som möjligt. Beträffande motorfordon som skall besiktigas under viss inställetstermin kan detta tillgodoses genom att anmodan sänds ut någon vecka före terminens början. Besiktningen av släpvagnar kan ske under helt kalenderår. För att anmaningen skall finnas tillgänglig vid besiktningen måste den sändas ut strax före årets början. Under den rätt långa tid som kan gå innan besiktningen utförs kan handlingen förstöras eller förkomma. Med hänsyn härtill och till att anmodan skall fylla uppgiften att tjäna som påminnelse för fordonsägaren, bör den förnyas sedan en del av året gått, om besiktningen då ej skett. Sådan anmodan kan lämpligen skickas ut kring halvårsskiftet.

De föregående övervägandena har främst tagit sikte på den majoritet av fordonen som skall genomgå allmän, periodisk kontrollbesiktning. Motsvarande tillvägagångssätt torde emellertid kunna användas även i fråga om fordon som är underkastade reglerna om särskild, periodisk kontrollbesiktning. Tiden för utsändande av anmodan kan förslagsvis bestämmas till åtta månader efter föregående besiktning, när det gäller fordon med ettårsfrist, och till fyra månader efter föregående besiktning, när det gäller fordon med sexmånadersfrist.

De av utredningen föreslagna reglerna torde komma att innebära att man genom bilregistret ständigt har uppgifter om tiderna för inställelse till besiktning och vilka besiktningar som utförs. Sammanställningen av dessa uppgifter utvisar för vilka fordon körförbud gäller på grund av underlåten besiktning. I de fall körförbud föreligger underrättas vederbörande fordonsägare om detta.

Den föreslagna regeln om skyldighet att anmäla, när fordon används på annat sätt än som förut uppgivits till registret, har införts i 24 § andra stycket BRK.

4.3.8 Kontrollbesiktning och körförbud i övrigt

För övervakningen genom bilregistret av kontrollbesiktning och körförbud i övrigt

(jfr ovan under 4.2.8) finns i 52–54 §§ VTK regler om rapportering av olika slag mellan berörda myndigheter. Detta system kan ersättas med regler om att den som meddelar körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning eller som utför kontrollbesiktning enligt förevarande regelkomplex skall lämna underrättelse härom till bilregistret. Härigenom kan en övervakning av samma karaktär som den under 4.3.7 beskrivna utföras genom bilregistret även i dessa fall.

I ett fall synes det dock onödigt att koppla in bilregistret. Vid flygande inspektion enligt 23 § VTF kan fordonsägaren föreläggas att inom viss tid visa upp intyg från polisman eller reparatör eller eljest på tillförlitligt sätt styrka att visst eller vissa fel avhjälppts. Det gäller här fel som är av mindre omfattning och har ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Besiktningssmannen lämnar fordonsägaren dels originalet av besiktningssprotokollet, dels en kopia. Kopian skall sedan återställas med ovannämnda intyg. Någon rapportering till bilregistret förekommer inte och någon anledning att i framtiden låta kontrollen ske genom det nya bilregistret finns inte.

4.4 *Kontroll på vägen*

4.4.1 Gällande bestämmelser, principbeslutet

Svårigheterna att vid kontroll av fordonen ute i trafiken få uppgifter direkt från det nuvarande, manuellt betjänade och på olika länsstyrelser splittrade bilregistret har gjort att kontrollen i stor utsträckning måste ske med utnyttjande av handlingar, som fordonsägarna är skyldiga att medföra vid färd. Detta gäller bl.a. besiktningssinstrument och typintyg (10 § 6 mom. VTF), intyg om särskild kopplingsbesiktning (24 a § VTF) samt skattekvitto (9 § ASF). Vid flygande inspektion eller inspektion hos försäljare meddelat körförbud eller föreläggande om besiktning antecknas i besiktningssinstrument eller typintyg och dessutom förses fordonet med särskilt körförbudsmärke (53 § VTK).

Motsvarande gäller i fråga om körförbud och – i vissa fall – föreläggande som meddelas vid kontrollbesiktning (55 § VTK). Fordon som godkänns vid kontrollbesiktning förses med särskilt kontrollbesiktningsmärke (24 § 3 mom. VTF). Som en följd av bl.a. systemet med anteckningar på besiktningsinstrument och typintyg gäller enligt 20 § 6 mom. VTF att duplett av sådan handling, som förstörts eller förkommit, kan erhållas endast mot försäkran om förlusten.

Införandet av ett centralt, lättillgängligt bilregister innebär att skyldigheten att medföra besiktningsinstrument eller typintyg i stor utsträckning kan slopas (se ovan under 1.3.4). Föreskriften att intyg om kopplingsbesiktning skall medföras vid färd bör behållas för att underlätta övervakningen. När det gäller övervakningen i övrigt på vägen av att legala hinder mot fordonens brukande inte föreligger, erbjuder givetvis det nya bilregistret i sig bättre möjligheter än det nuvarande. I syfte att få till stånd en ytterligare kontroll föreslog utredningen i principbetänkandet ett system med kontrollmärken såsom ett hjälpmedel i övervakningen av att fordonsägarna fullgör skyldigheterna att låta verkställa besiktning, hålla trafikförsäkring och betala fordonsskatt. Med kontrollmärke avsågs ett av vederbörlig myndighet utfärdat bevis, som skulle fästas på fordonet på en utifrån väl synlig plats. Märke skulle gälla viss kontrollperiod. Systemet skulle främst bygga på s.k. ordinarie kontrollmärken men även interimistiska märken skulle finnas för vissa undantagsfall, t.ex. när fordon registreras utan att vara besiktigat. Utredningen angav vissa grundprinciper för användningen av kontrollmärken. Dessa principer innebar väsentligen följande.

Vid registreringen skulle ordinarie märke, gällande återstoden av löpande kontrollperiod, lämnas ut för fordon som var typ- eller registreringsbesiktigat och för vilket gällande avtal om trafikförsäkring fanns. Fordonsskatten behövde inte ha betalats. För obesiktigat fordon kunde interimistiskt märke lämnas ut.

I början av varje kontrollperiod, som föreslogs omfatta ett kalenderår, skulle ordinarie märke sändas ut till ägarna av de fordon för vilka registret visade att fordonsskatten erlagts och att besiktnings- och trafikförsäkringsplikt fullgjorts. En förutsättning skulle vidare vara att ingen anteckning fanns om att körförbud meddelats eller eljest inträtt.

Under löpande kalenderår kan olika händelser inträffa som berör rätten att bruka fordon. Märkessystemet avsågs såvitt möjligt spegla ändringarna i denna rätt. Detta innebär i huvudsak att märket skulle avlägnas från fordon som belades med körförbud. Om körförbud eljest inträdde skulle uppgift härom lämnas till polisen som, när sådant fordon påträffades i bruk, efter kontroll i registret skulle avlägsna märket. Enligt principbetänkandet skulle senare övervägas om inte märket borde avlägnas från fordon för vilka trafikförsäkringsavtal upphört att gälla, skattskyldighet inte fullgjorts eller föreläggande om besiktning meddelats.

Förslaget innebar att kontrollmärken skulle tillhandahållas främst av länsstyrelserna och den centrala registreringsmyndigheten. Det kunde dock övervägas att därutöver låta AB Svensk Bilprovning lämna ut märken i vissa fall.

En av fördelarna med kontrollmärken angavs vara att skyldigheten att medföra skattekvitto vid färd borde kunna slopas.

I prop. 1969:30 biträdades i stort tanken på ett kontrollmärkessystem av angivet slag. Beträffande de fortsatta övervägandena av märkessystemet framhölls följande.

Vad först angår kontrollmärkesperioden ansågs kopplingen till kalenderåret mindre lämplig, eftersom detta inte har ett naturligt samband med vare sig skatt-, försäkrings- eller besiktningskyldigheten. En bättre lösning syntes vara att knyta den årliga distributionen av märken till tiden för den ordinarie fordonsskatteuppbörden. Därmed skulle uppnås att märkena för det stora flertalet fordon blev ett tecken på att fordonsskatten verkligen erlagts. Skatteavier och märken skulle kunna framställas och distribueras i ett

sammanhang. En förutsättning för distributionen av märken borde vara att en maskinell genomgång av registret visat att försäkrings- och besiktningsskyldigheten fullgjorts och att körförbud inte gällde. Om det visade sig brista härvidlag skulle skatteavi kunna sändas ut tillsammans med ett meddelande om att märke kom att distribueras sedan ifrågavarande skyldighet fullgjorts. Under löpande märkesperiod kan inträffa att fordonsägare underlåter att inställa fordonet till föreskriven besiktning eller att teckna en ny försäkring, sedan den gamla upphört att gälla. I sådana fall skulle från registret utgå anmaningar enligt viss fastställd ordning. Ett sådant anmaningsförfarande antogs i flertalet fall bli verkamt. I sista hand skulle den påföljden inträda att man vid ingången av nästa märkesperiod hade möjlighet att hålla inne märke vid försummelse i något hänseende.

Det framhölls att den angivna skissen, som inte beaktade alla de tekniska och administrativa problem som måste lösas vid den närmare utformningen av märkessystemet, närmast illustrerade en grundsyn, nämligen att utformningen av systemet bör ske med sikte på att fånga in så stora delar av fordonsbeståndet som möjligt i ensartade och automatiskt verkande förfaranden. Speciallösningar avpassade för särskilda fordonskategorier och speciella situationer borde om möjligt undvikas eftersom systemet annars skulle bli svårare att administrera och mindre effektivt.

I sitt betänkande (BeU 1969:32) i anledning av propositionen framhöll bevillningsutskottet att skyldigheten att medföra skattekvitto under färd borde bibehållas, om inte sambandet mellan skattens erläggande och kontrollmärket blev tillfredsställande.

4.4.2 Förslag till kontrollmärkessystem

Utredningen har under sina fortsatta överväganden utgått från att ett kontrollmärkessystem skall införas och främst sökt åstadkomma ett bättre samband mellan den period kontrollmärkena skall avse å ena sidan och den period för vilken skatt betalas, trafikför-

säkring tecknas och kontrollbesiktning verkställs å andra sidan.

När det gäller fordon som tas i bruk första gången efter registrering är lösningen i flertalet fall enkel. Fordonet får tas i bruk endast om vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg ingetts. Skatte- och försäkringsplikt uppkommer samtidigt som registreringen sker eller den obligatoriska avställningen upphör och kontrollbesiktningssplikten inträder i allmänhet först efter ett par år. Utredningen har kommit fram till att kontrollmärket med önskvärd snabbhet kan utfärdas och distribueras centralt, sedan man konstaterat att de i 8 § BRK angivna förutsättningarna är uppfyllda, och att man genom postförskotts förfarande kan uppbära skatten när märket lämnas ut (se vidare under 4.4.3). I dessa fall utgör alltså kontrollmärket ett tecken på att fordonet med avseende på besiktning, skatt och försäkring får användas. Det skall dock framhållas att innehav av kontrollmärke aldrig konstituerar en rätt att bruka ett fordon och inte heller utgör en förutsättning för att fordon skall få brukas.

Sedan fordonet tagits i bruk kan legala hinder för dess användning i trafik uppkomma

- a. genom att debiterad skatt inte erläggs,
- b. genom att fordonet inte hålls trafikförsäkrat,
- c. genom att inställelse till periodisk kontrollbesiktning försummas,
- d. genom att särskilt föreläggande om kontrollbesiktning inte efterföljs eller genom särskilt meddelat körförbud,
- e. genom avställning eller avregistrering.

Det är dessa fem kontrollpunkter som särskilt måste beaktas vid utformningen av kontrollmärkessystemet.

Av dessa hinder kan de under a och c angivna — utom i undantagsfall — uppkomma endast vid bestämda, förutsebara tidpunkter, dvs. när uppbördsterminen resp. inställelseterminen löper ut. Dessa tidpunkter sammanfaller inte i fråga om det enskilda fordonet, vilket gör att kontrollmärkessystemet enligt de i principbeslutet skisserade

riktlinjerna inte kan anses helt effektivt. Om tidpunkterna kunde fås att nära sammanfalla skulle däremot kontrollmärket kunna sägas utgöra ett mera adekvat tecken i fråga om förutsättningarna för det enskilda fordonets brukande. Skyldigheten att låta verkställa kontrollbesiktning kan av naturliga skäl inte koncentreras till en kort period av året. Däremot kan man mycket väl sprida skatteuppbörden över hela året genom ett system med rullande uppbörd, för vilken tidpunkterna bestäms, liksom när det gäller inställelse till allmän periodisk kontrollbesiktning, enligt sista siffran i fordonets registreringsnummer. En sådan spridning har också den fördelen att man får en jämnare belastning på postverket och indrivningsmyndigheterna. Det torde i och för sig inte ankomma på bilregisterutredningen att föreslå ändringar i beskattningsreglerna. Frågan om hur fordonsskattedebiteringen skall fogas in i kontrollmärkessystemet har därför diskuterats med bilskatteutredningen. Det förslag till övergång till rullande uppbörd som förordas i det följande har utarbetats i samråd med bilskatteutredningen.

Utredningen har funnit att en fullständig rapportering av kontrollbesiktningar avseende en besiktningstermin kan beräknas föreligga några dagar efter terminens slut. Genomgång av registret beträffande de fordon som skolas besiktigas under terminen, uträkning av skatt, utskrift och utsändning av postförskotts försändelser tar ytterligare ett par dagar. Uppbördsterminen beträffande de fordon som skolas kontrollbesiktigas under den ifrågavarande inställelseterminen kan med hänsyn härtill bestämmas till de sista tre veckorna i den påföljande kalendermånaden (uppbörds-månaden).

Såsom framgår av redogörelsen under 4.2.7 är juni och juli inte inställelsemånader för kontrollbesiktning. Sambandet mellan kontrollbesiktning och skatteuppbörd måste då konstrueras så att minst två månader också blir uppbördsfria. Utredningen har förslagsvis valt att göra juli månad uppbördsfri med hänsyn till att denna är den vanligaste semestermånaden. Detta leder till

att man för fordon med 4 som sista siffra i registreringsnumret får uppbördsterminen en månad senare än vad som är lämpligt med hänsyn till inställelseterminen för kontrollbesiktning. För att undvika sådana konsekvenser i ytterligare fall blir av tekniska skäl även september och oktober månader uppbördsfria. Det finns emellertid här möjligheter till jämkningar beträffande såväl besiktningssfria månader som uppbördsfria månader.

Utredningen har ovan under 4.2.7 anvisat en möjlighet att styra tilldelningen av registreringsnummer med avseende på sista siffran. Med utnyttjande av denna möjlighet kan man i överensstämmelse med de ovan redovisade synpunkterna fastställa de i tabell 1 förslagsvis angivna sambanden mellan registreringsvecka, uppbördstermin och kontrollbesiktningstermin för normalfallen.

Vid registrering utan obligatorisk avställning och vid upphörande av avställning utfärdas ett kontrollmärke, som avser tiden till och med nästkommande för fordonet enligt tabell 1 bestämda uppbörds-månad. Samtidigt debiteras skatt till och med denna månad. Skatten tas ut genom att kontrollmärket skickas till fordonsägaren i postförskotts försändelse. I övrigt utfärdas kontrollmärke i samband med varje skatteuppbörd, vilken som regel skall avse en tolvmånadersperiod. Märket avser även i dessa fall tiden till och med nästkommande uppbörds-månad, dvs. vanligtvis tolv månader. Märket utfärdas under förutsättning att förbud mot fordonets brukande i de ovan under b-e angivna avseendena inte föreligger. Kontrollmärke skickas till fordonsägaren med postförskotts försändelse och lämnas ut mot erläggande av den debiterade skatten för kommande period.

De i tabell 1 beskrivna fallen avser motorfordon, för vilka skatt uppbärs en gång om året. Såsom framgått av redovisningen under 4.2.5 kan betalningen av fordonsskatt i vissa fall delas upp på flera terminer. Fordonsägaren är inte tvingad att utnyttja anståndsmöjligheten men systemet är konstruerat så att man presumerar att uppdel-

Tabell 1. Samband mellan registreringsvecka, besiktning och skatteperiod

Registre- ringsvecka	Sista siffra i regnr	Sista månad i in- ställsetermin för kontrollbe- siktning	Uppbörds- månad	Kontrollmärkets giltighetstid = skatteperiod	Siffra i kontroll- märke
1 - 6	7	November	December	Jan. år 1 - Dec. år 1	12
7 - 11	8	December	Januari	Feb. år 1 - Jan. år 2	1
12 - 17	9	Januari	Februari	Mars år 1 - Feb. år 2	2
18 - 22	0	Februari	Mars	April år 1 - Mars år 2	3
23 - 28	1	Mars	April	Maj år 1 - April år 2	4
29 - 33	2	April	Maj	Juni år 1 - Maj år 2	5
34 - 39	3	Maj	Juni	Juli år 1 - Juni år 2	6
40 - 43	4	Juni	Augusti	Sept. år 1 - Aug. år 2	8
44 - 47	5	Juli	Augusti	Sept. år 1 - Aug. år 2	8
48 - 53	6	Oktober	November	Dec. år 1 - Nov. år 2	11

ning skall ske. Möjligheten till omedelbar betalning av hela årsskatten är av ringa värde både för det allmänna och för den enskilde. Däremot medför den från kontrollsynpunkt och från administrativa synpunkter avsevärda nackdelar. Utredningen föreslår därför att skatten enligt de i anståndskungörelsen angivna principerna obligatoriskt skall fördelas på flera terminer. När skatten skall delas upp på flera betalningar, skjuts extra uppbörds-terminer in och kontrollmärkenas giltighetstid förkortas i samma mån. Dessa samband beskrivs i tabell 2.

De angivna huvudprinciperna bör kunna tillämpas även i fråga om fordon som skall undergå särskild, periodisk kontrollbesiktning. Detta innebär att kontrollmärke vid varje tillfälle utfärdas för tiden fram till och med nästkommande uppbörds-månad eller till och med sista månaden i den löpande kontrollbesiktningensfristen, om denna månad infaller tidigare. Beträffande ifrågavarande fordon är utredningen dock inte beredd att redovisa detaljlösningar utan dessa torde få utarbetas av bilregisternämnden i samband med utformandet av administrativa rutiner.

Även för släpvagnar torde riktlinjerna gälla. Beträffande kontrollbesiktningen synes granskningen dock få avse endast att föregående kalenderårs besiktningssplikt fullgjorts med utgångspunkt från de uppgifter om släpvnagens användning som i enlighet med

utredningens förslag under 4.2.7 och 4.3.7 skall lämnas av fordonsägarna. Även om det är den faktiska användningen och inte den i registret intagna uppgiften som är avgörande för om kontrollbesiktningssplikt föreligger, torde man genom det föreslagna systemet få ett i huvudsak riktigt samband mellan kontrollmärke och kontrollbesiktning, eftersom man bör kunna utgå från att de införda uppgifterna i allmänhet är korrekta.

En väsentlig förutsättning för att det nu beskrivna kontrollmärkessystemet skall få en tillfredsställande signaleffekt är att varje märkes giltighetstid kan iakttagas lätt och utan närmare granskning av märket. Frågorna om kontrollmärkenas utformning och placering redovisas utförligt i avsnitt 7. Här skall endast beskrivas huvudprincipen för angivande av märkenas giltighetstid. Märkena ges olika färg för olika kalenderår. Färgen gäller det kalenderår då märkets giltighetstid löper ut. Sista giltighetsmånad anges genom den siffra som motsvarar månadens nummer. Detta innebär om gult är färgen för år 1974 att ett gult kontrollmärke med siffran 3 gäller till och med mars månad 1974.

Det skisserade systemet medför ett så nära samband mellan kontrollmärke och skatteplikt, att skyldigheten att medföra särskilt skattekvitto bör kunna slopas. De enda fall då skatt kan utestå ogulden trots att giltigt kontrollmärke finns torde vara dels när

Tabell 2. Samband mellan registreringsvecka, besiktning och skatteperiod.
Uppbörden fördelad på fyra perioder (juli uppbördsfri)

Registre- ringsvecka	Sista siffra i regnr	Sista månad i in- ställelsestermin för kontrollbe- siktning	Uppbörds- månad	Kontrollmärkets giltighetstid = skatteperiod		Siffra i kontroll- märke
1 – 6	7	November	Mars	April	– Juni	6
			Juni	Juli	– September	9
			September	Oktober	– December	12
			December	Januari	– Mars	3
7 – 11	8	December	April	Maj	– Augusti	8
			Augusti	September	– Oktober	10
			Oktober	November	– Januari	1
			Januari	Februari	– April	4
12 – 17	9	Januari	Maj	Juni	– Augusti	8
			Augusti	September	– November	11
			November	December	– Februari	2
			Februari	Mars	– Maj	5
18 – 22	0	Februari	Juni	Juli	– September	9
			September	Oktober	– December	12
			December	Januari	– Mars	3
			Mars	April	– Juni	6
23 – 28	1	Mars	Augusti	September	– Oktober	10
			Oktober	November	– Januari	1
			Januari	Februari	– April	4
			April	Maj	– Augusti	8
29 – 33	2	April	Augusti	September	– November	11
			November	December	– Februari	2
			Februari	Mars	– Maj	5
			Maj	Juni	– Augusti	8
34 – 39	3	Maj	September	Oktober	– December	12
			December	Januari	– Mars	3
			Mars	April	– Juni	6
			Juni	Juli	– September	9
40 – 43	4	Juni	Oktober	November	– Januari	1
			Januari	Februari	– April	4
			April	Maj	– Augusti	8
			Augusti	September	– Oktober	10
44 – 47	5	Juli	November	December	– Februari	2
			Februari	Mars	– Maj	5
			Maj	Juni	– Augusti	8
			Augusti	September	– November	11
48 – 53	6	Oktober	Februari	Mars	– Maj	5
			Maj	Juni	– Augusti	8
			Augusti	September	– November	11
			November	December	– Februari	2

fordon under löpande kontrollmärkesperiod övergått från att vara skattefritt på grund av stadgandena i 2 § ASF till att bli skattepliktigt, dels när fordonets beskaffenhet under kontrollmärkesperioden ändrats så att högre skatt skall utgå. I det senare fallet fyller ett särskilt skattekvitto ingen funktion. För de förra fallen skulle en generell skyldighet att medföra skattekvitto kunna ha betydelse, men det kan knappast vara rimligt att för sådana undantagssituationer behålla regeln om särskilt skattekvitto. Utredningen föreslår därför att 9 § ASF utgår.

Försäkringsförhållandena täcks inte automatiskt lika väl av det föreslagna kontrollmärkessystemet, men trafikförsäkringsanstalterna har förklarat sig intresserade av att söka ordna uppbörd av försäkringspremier på ett sätt som stämmer med kontrollmärkenas giltighetstid. Eftersom det främst är på grund av utebliven premiebetalning som trafikförsäkring upphör att gälla skulle på detta sätt även trafikförsäkringsplikten effektivt fogas in i kontrollmärkessystemet. Under alla förhållanden kommer försäkringsförhållandet att prövas i samband med att kontrollmärke utfärdas.

Det nuvarande systemet för övervakning av att kontrollbesiktningssplikten fullgörs bygger i stor utsträckning på de s.k. kontrollbesiktningssmärkena. Dessa märken har emellertid erfarenhetsmässigt en dålig signaleffekt. Trots att kontrollmärkena enligt det föreslagna systemet får en giltighetstid, som sträcker sig en månad utöver inställelseterminen för kontrollbesiktning, torde det inte finnas anledning att behålla de nuvarande kontrollbesiktningssmärkena. De nya kontrollmärkena kommer med säkerhet att få en avsevärt bättre effekt trots det angivna glappet på en månad.

De nu använda körförbudssmärkena brukas i fall då fordon på grund av allvarliga brister från trafiksäkerhetssynpunkt beläggs med körförbud antingen vid flygande inspektion, vid inspektion hos försäljare eller vid kontrollbesiktning. Enligt utredningens mening bör dessa märken behållas och i förekommande fall placeras ovanpå kontrollmärke.

Detta bör ske så att förbudsmärket, efter det att fordonet reparerats och besiktigats utan att nytt körförbud meddelats, kan avlägsnas utan att kontrollmärket skadas. Härigenom behöver nytt kontrollmärke i dessa fall inte utfärdas under löpande kontrollmärkesperiod. Hur körförbudsmärket bör utformas med angivna utgångspunkter får bestämmas under det fortsatta utvecklingsarbete som skall ledas av bilregisternämnden.

Föreläggande om kontrollbesiktning och därav följande körförbud vid underlåten besiktning kommer i de fall när den utsatta fristen löper ut under en kontrollmärkesperiod att kunna beaktas, när nytt kontrollmärke skall utfärdas. Någon försämring jämfört med de kontrollmöjligheter som finns i dag innebär detta inte. Om fristen för särskilt förelagd kontrollbesiktning sträcker sig över den tidpunkt, när nytt kontrollmärke skall utfärdas, kan detta beaktas genom att det nya kontrollmärkets giltighetstid begränsas i motsvarande mån. Utredningen har ovan under 1.3.4 förordat, att skyldighet att vid färd medföra registreringsbevis skall gälla endast för färd med lastbil eller med bil jämte släpvagn. Detta innebär emellertid inte någon försämring av kontrollen, eftersom man dels genom frånvaron av kontrollmärke får en effektiv markering — om än i vissa fall med någon fördröjning — av fordon som inte får framföras, dels genom det nya registrets lättillgänglighet och fullständighet omedelbart kan få erforderliga uppgifter därur.

För att även de hinder för brukande som uppkommer genom avställning på ett effektivt sätt skall fogas in i kontrollmärkessystemet fordras att det för ifrågavarande fordon i förekommande fall gällande kontrollmärket lämnas tillbaka innan avställning medges. Såsom närmare utvecklas under 7.1 skall kontrollmärket vara anbringat på fordonets registreringsskylt eller, om fordonet har två skyltar, på den bakre. Kontrollmärket är så konstruerat att det inte kan avlägsnas från skylten utan att förstöras. Med hänsyn härtill och då registreringsskyltarna är billiga att tillverka och distribuera, är den enklaste lösningen att fordonsägaren tillsammans med

sin anmälan skickar in den registreringsskylt på vilken kontrollmärket är anbringat och att skylten därefter makuleras av länsstyrelsen. Om märket eller skylten förstörts eller förkommit skall detta i stället särskilt anmälas.

Utredningen har övervägt om ny skylt för avställt fordon bör lämnas ut innan avställningen upphör. Mot ett utlämnande talar den omständigheten att fordonet i princip inte får brukas och att olovligt brukande upptäcks lättare om fordonet saknar registreringsskylt eller en av registreringsskyltarna. Att inte lämna ut ny skylt skulle emellertid strida mot den redan i avsnitt 1 deklarerade grundläggande principen att så många fordon som möjligt bör fångas in i registreringssystemet och förses med registreringsnummer och skyltar oberoende av rätten att bruka fordonen. Avsaknaden av kontrollmärke är i stället det tecken som anger att hinder mot fordonets brukande föreligger. I enlighet härmed lämnas skyltar ut redan vid registreringen även för fordon som obligatoriskt avställs. Inte minst beträffande fordon, som brukas olovligt, är det väsentligt att för identifieringen erforderliga registreringsskyltar finns anbringade. Vidare måste man beakta att förbudet att bruka avställda fordon inte är totalt. Sådana fordon får användas enligt saluvagnslicens och vidare brukas under tid då de innehas av krigsmakten på grund av skriftligt avtal. Även andra undantag finns enligt 18 § BRK. Det skulle vara olämpligt att låta fordonen i dessa sammanhang användas utan registrerings-skylt baktill. Att utforma särskilda rutiner för fordon som skulle kunna tänkas bli använda under avställningstiden är inte heller en lycklig lösning. Slutsatsen blir att man från bilregistret snarast skall tillsända fordonsägaren en ny registreringsskylt i stället för den som getts in och makulerats vid anmälan om avställning.

Avregistreringsförfarandet fogas automatiskt in i systemet genom att registrerings-skyltar — såsom angetts under 3.3 — enligt huvudregeln skall återställas vid avregistrering.

I principbetänkandet tog utredningen inte ställning till frågan om ett särskilt, interimistiskt kontrollmärke erfordras i vissa situationer. Enligt utredningens uppfattning kan man nu fastslå att det inte behövs någon form av särskilda interimistiska märken. Eftersom kontrollmärkes giltighet genom färg och månadssiffra kan begränsas i tiden bör, om behov av märken för kortare perioder skulle uppstå framdeles i andra fall än utredningen redovisat, behovet kunna tillgodoses inom ramen för det föreslagna systemet. Däremot avvisar alltså utredningen i sitt slutliga ställningstagande den i principbetänkandet framförda tanken på kontrollmärken med speciell betydelse.

Det system som nu redovisats innebär att förefintligheten av giltigt kontrollmärke på ett fordon — utom i undantagsfall — betyder att legala hinder för fordonets brukande inte föreligger, medan frånvaron av kontrollmärke med stor säkerhet innebär att fordonet inte får användas (jfr de ovan s. 46 angivna fem kontrollpunkterna) eller, i vissa fall, att det får användas endast på speciellt sätt (undantagen i 18 och 19 §§ BRK). Värdet av att man genom närvaron eller frånvaron av ett utifrån väl synligt märke kan utläsa dessa fakta torde inte behöva utvecklas vidare. Utredningen vill emellertid i detta sammanhang framhålla att kontrollmärkesystemet är endast ett signalsystem. Rätten att använda ett fordon i trafik blir alltså aldrig beroende av om kontrollmärke finns eller ej. Avgörande är självfallet bakomliggande fakta.

Även om ett kontrollmärke i det beskrivna systemet inte har någon självständig rättsverkan utan endast utgör en signal beträffande rätten att bruka fordonet i trafik, är det uppenbarligen av stor betydelse att kontrollmärket verkligen finns på alla fordon för vilka märke lämnats ut. Fordonsägaren bör därför vara skyldig att utan dröjsmål anbringa märket på därför avsedd plats (se avsnitt 7.1). Har kontrollmärke förstörts eller förkommit, skall fordonsägaren utan dröjsmål ansöka om duplettmarke. Ansökan, görs under uppgift att det tidigare

utfärdade märket förstörts eller förkommit. Lämnan­de av oriktig uppgift i detta avseende är, såsom framgår under 6.1, belagt med straff. Ansökan får göras hos valfri länsstyrelse. Innan duplett­märke utfärdas skall undersökning i vanlig ordning ske beträffande förutsätt­ningarna för fordonets brukande.

Att 9 § ASF upphävs medför att den särskilda hänvisningen i 26 § VTF om skyldighet att medföra skattekvitto vid färd utgår.

Utredningens förslag om slopande av det särskilda märke på fordon som nu anbringas när det godkänns vid kontrollbesiktning föranleder ändringar i 24 § 3 och 5 mom. VTF samt i 14 § 1 mom. andra stycket VTF. Vidare utgår nuvarande hänvisning om märket i 21 § 4 mom. VTF.

De bestämmelser om kontrollmärken utredningen funnit böra ha sin plats i BRK återfinns i 10–13 §§.

De särskilda reglerna om skyldighet att återställa kontrollmärke vid avställning och avregistrering återfinns i 14 och 27 §§ BRK.

4.4.3 Distribution av kontrollmärken, uppbörd av skatt

Utredningen utgick i principbetänkandet från att den löpande distributionen av kontrollmärken skulle ske genom bilregistret men att länsstyrelserna skulle kunna lämna ut kontrollmärken för fordon som tas i bruk efter registrering eller när avställning upphör. Grunden till förslaget att även länsstyrelserna skulle tillhandahålla kontrollmärken var behovet av en snabbare distribution än som ansågs möjlig med en fullständig centralisering. Som en följd av detta ställningstagande och önskemålet att undvika skatteuppbörd vid länsstyrelserna förordade utredningen också att erläggande av skatt inte skulle utgöra förutsättning för utlämnande av kontrollmärke i samband med registrering eller upphörande av avställning.

I principbetänkandet anförde utredningen att man borde söka undvika det nuvarande uppbördssystemet med postförskotts­för­farande, som bedömdes vara både dyrbart och otymligt. Utredningen tänkte sig i stället att betalningen skulle ske med användande av särskilda, optiskt läsbara postgiroinbetalningskort, som skickades ut till fordonsägarna från bilregistret.

Utredningens ställningstaganden accepterades i stora drag av statsmakterna i principbeslutet. Utredningen har emellertid under det fortsatta arbetet kommit fram till att det i principbetänkandet skisserade systemet för uppbörd av skatt och distribution av kontrollmärken i vissa avseenden bör modifieras.

Innehav av kontrollmärke skall som nämnts aldrig i sig utgöra förutsättning för brukande av ett fordon. Å andra sidan är det givetvis med hänsyn till hela kontrollsystemets tillförlitlighet önskvärt att kontrollmärken verkligen finns för varje fordon som får användas. De vidare undersökningarna har gett vid handen att även en till bilregistret helt centraliserad distribution av märken tillgodoser mycket höga krav på snabbhet. Redan andra dagen efter det att fordonsägaren anmält att han önskar ta fordonet i bruk bör han normalt kunna få försändelsen med kontrollmärke. I de allra flesta fall kan man räkna med att fordonsägaren i förväg vet om att han behöver ta fordonet i bruk. Att endast för några få undantagsfall hålla lager av kontrollmärken hos länsstyrelserna och låta dessa lämna ut märken synes inte lämpligt med hänsyn till de nackdelar som ett sådant system för med sig från kontrollsynpunkt och i fråga om de administrativa rutinerna.

Kontrollmärket kommer, såsom framgått av det föregående, att bli en för hela kontrollsystemet viktig handling. Säkerhetsskäl gör att märket inte kan skickas till fordonsägaren i vanligt brev. Eftersom man med hänsyn härtill måste kräva att fordonsägaren kvitterar ut försändelsen på posten, synes det lämpligt att han samtidigt får erlägga skatten, så att han slipper att besöka postanstalt två gånger. Postförskotts­för­farandet blir med dessa överväganden det för fordonsägaren enklaste och mest naturliga. Tiden mellan skatteuppbördens början och kontrollmärkets utlämnande kan också förkortas på detta sätt, vilket är en avgjord fördel i ett system där man vill ha en tidsmässigt så god sammankoppling som möjligt mellan olika kontrollpunkter.

Genom en lämplig utformning av postförskotts-försändelserna och av utsändnings- och redovisningsrutinerna torde en del av nackdelarna med postförskottsförfarandet kunna elimineras. Utredningen föreslår med hänvisning till dessa överväganden att skatt enligt huvudregeln skall uppbäras genom att den skattskyldige löser postförskottsförsändelse med kontrollmärke. Däremot skall givetvis kontrollmärke för icke skattepliktigt fordon (2 § ASF) alltid sändas i rekommenderat brev. Från dessa tämligen sällsynta fall bortses i det följande.

Det nu beskrivna förfarandet torde kunna tillämpas även i fråga om uppbörd av skatt i samband med registrering eller upphörande av avställning. Skatteplikt för fordonet gäller från och med registreringsdagen eller dagen för avställningens upphörande (se ovan 4.2.5). Det är från kontrollsynpunkt ett önskemål att skatten är erlagd när kontrollmärket lämnas ut. Eftersom skatten erläggs genom att kontrollmärket löses ut på posten kommer det beskrivna förfarandet normalt att innebära att fordonet ej får brukas innan ägaren erhållit kontrollmärke. Med hänsyn till snabbheten i förfarandet torde det inte vara en olägenhet att som huvudregel använda en sådan rutin.

Det finns emellertid fall då betalning på annat sätt än genom lösen av postförskottsförsändelse bör tillåtas. Om en fordonsägare har behov av att omedelbart när avställning upphör ta fordonet i bruk, bör han kunna få erlagga skatten utan att avvakta kontrollmärket. Detta kan ske genom att han betalar in skatten — vars storlek han kan få uppgift om hos länsstyrelsen — på ett för ändamålet avsett postgirokonto. Om förutsättningarna i övrigt för brukande är uppfyllda, blir fordonet härigenom omedelbart körklart. Av administrativa och systemtekniska skäl kan dock en sådan skatteinbetalning via postgiro inte tas emot av bilregistret, om inte upplysning om betalningen lämnats i förväg. Det kravet måste därför ställas för att betalningen skall anses gjord i vederbörlig ordning, att inbetalningskvittot företes för länsstyrelsen när anmälan om upphörande av

avställning görs eller innan avställning eljest upphör. Via terminalen får bilregistret besked om betalningen och kontrollmärket sänds till fordonsägaren i vanlig, rekommenderad försändelse.

I fråga om den ordinarie uppbörden innebär nu gällande bestämmelser att fordonsskatt enligt huvudregeln uppbärs genom postförskottsförsändelse. Möjlighet finns dock att betala skatten genom insättning på ett härför avdelat postgirokonto. Insättningen kan göras under hela uppbördstiden. Som förfarandet är utformat får fordonsägaren i dessa fall sitt skattekvitto först någon tid efter uppbördsterminens slut. Detta har medfört att någon kontroll från polisens sida av att fordonsskatt erlagts inte sker under de första veckorna efter uppbördsterminen.

Möjligheten att använda postgiroinbetalning av skatten är uppenbarligen av värde, särskilt för företag med en stor fordonspark. Det nya systemet innebär en klar försämring om inte samma möjlighet lämnas öppen. Det är emellertid nödvändigt att foga in postgiroinbetalningarna i systemet på ett smidigt sätt. En förutsättning för detta är att fordonsägare, som önskar betala via postgiro, före uppbörds månaden lämnar besked härom till registret. På detta sätt kan man till fordonsägaren, i stället för en postförskottsförsändelse som han inte kommer att lösa ut, skicka ett maskinellt läsbart postgiroinbetalningskort. För att uppbörden i dessa fall skall vara klar i sådan tid att fordonsägaren kan få sitt nya kontrollmärke innan giltighetstiden för det gamla löpt ut, bör betalningsperioden förkortas med en vecka och omfatta de två första veckorna av ordinarie uppbördstermin.

Liksom för närvarande bör möjlighet finnas att under en kort tid efter uppbördsterminens slut betala skatten utan förmedling av indrivningsmyndighet. Betalning sker i dessa fall till särskilt postgirokonto. Även restavgift skall erläggas.

I de fall som avses i föregående stycke liksom när skatt uttagits genom indrivningsmyndighet bör fordonsägaren så snabbt som möjligt kunna få kontrollmärke, om övriga

villkor för fordonets brukande är uppfyllda. Även om kontrollmärket inte är en förutsättning för rätten att bruka fordonet, är det från såväl den enskilde fordonsägarens som det allmännas synpunkt av intresse att ett fordon som får brukas också är försett med kontrollmärke. Den lämpligaste lösningen synes vara att öppna möjlighet för fordonsägaren att genom företeende av postkvitto eller indrivningskvitto hos länsstyrelse rapportera till bilregistret att skatten erlagts. Efter sedvanlig kontroll beträffande övriga förutsättningar för brukandet utfärdar bilregistret vederbörligt kontrollmärke som tillställs fordonsägaren genom rekommenderat brev.

I de nu beskrivna fallen har kontrollmärke kunnat utfärdas. Uppenbarligen kan man i samband med debiteringen finna att ett fordon är skattepliktigt men att hinder för dess brukande föreligger t. ex. på grund av att vederbörlig kontrollbesiktning inte fullgjorts eller därför att giltig trafikförsäkring inte finns. I sådana fall debiteras skatt i vanlig ordning och postgiroinbetalningskort sänds till den skattskyldige. På inbetalningskortets avel anges anledningen till att kontrollmärke inte utfärdats.

De betalningsrutiner som nyss beskrivits överensstämmer i stora stycken med vad som nu gäller. Däremot innebär den under 4.4.2 föreslagna rullande uppbörden i vissa avseenden en genomgripande nyhet. Systemet påkallar bl. a. ändring av 5 och 6 §§ ASF och 3 § TSF, vilka stadganden bygger på förutsättningen att skatt i princip beräknas per kalenderår. Vidare fordras uppenbarligen en rad ändringar av uppbörds-kungörelsen. Detaljerna i dessa är emellertid i hög grad beroende av den fortsatta systemutformningen och måste därför utarbetas av bilregisternämnden. Samma är förhållandet med redovisningsreglerna. Utredningen vill emellertid redan nu förutskicka att rutinerna för redovisning kommer att kunna göras mycket enklare och snabbare än de som finns nu.

I ett system där uträkning av skatt sker helt maskinellt enligt ett i förväg utarbetat program (se nedan bilaga 3) finns det

uppenbarligen inget behov av bestämmelsen i 7 § första stycket ASF om att anteckning om skattskyldighet skall verkställas av därtill särskilt förordnad tjänsteman. Bestämmelsen därom bör utgå. Sådana beslut i enskilda fall som gäller fråga om frihet från skatt eller som påkallas av skattskyldig bör fortsättningsvis meddelas av länsstyrelsen i det län där fordonsägaren har sin stadigvarande adress enligt bilregistret (se 7 § ASF).

Det i kungörelsen angående uppbörd av automobilskatt, m. m. angivna villkoret att skatt skall ha erlagts innan registreringsbevis lämnas ut synes inte fylla någon funktion i det nya systemet.

4.5 Översikt över hur kontrollen fungerar i normalfallen

4.5.1 Förfarandet när fordon första gången tas i bruk efter registrering

För att fordon skall få tas i bruk, antingen detta skall ske omedelbart vid registreringen eller efter obligatorisk avställning, prövar den länsstyrelse som mottagit registreringsansökan eller anmälan om avställningens upphörande, om de i 8 § BRK angivna förutsättningarna föreligger. Om så är fallet förs erforderliga data via terminalen in i bilregistret. Detta leder i sin tur automatiskt till att kontrollmärke utfärdas och postförsändelse rörande fordonsskatten skrivs ut. Med normal postgång kan försändelse i allmänhet lösas ut av fordonsägaren andra dagen efter det att registreringen gjordes eller anmälan skedde om att fordonet skulle tas i bruk. Utredningen har under 4.4.3 redovisat vissa specialrutiner när skatten betalas via postgiro.

4.5.2 Den fortsatta kontrollen

Giltighetstiden för det kontrollmärke som utfärdades när fordonet togs i bruk är bestämd med ledning av sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt det i tabellerna 1 och 2 ovan angivna systemet. Den erlagda skatten täcker normalt hela

giltighetstiden. De hinder för fordonets brukande som kan inträffa under denna tid är – bortsett från förändringar i skatteplikten samt avställning och avregistrering – att trafikförsäkringsplikten eller ev. inträffad kontrollbesiktningsplikt inte fullgjorts eller att körförbud meddelats för fordonet. Förutsättningarna i dessa avseenden framgår av de rapporter som i förekommande fall lämnats till registret av fordonsägaren, försäkringsbolag, förrättningsman, besiktningsman eller länstyrelse (jfr under 4.3).

Några dagar in i sista månaden av kontrollmärkets giltighetstid (uppbörds månaden) kontrolleras i registret om hinder för fortsatt brukande föreligger beträffande de fordon, som är aktuella den månaden. Om så ej är fallet debiteras skatt och utfärdas kontrollmärket för kommande period, varefter postförsäktssändelserna (eller i förekommande fall postgiroinbetalningskort) görs i ordning och skickas ut till de i registret antecknade fordonsägarna. Utsändningen är klar under den första veckan av uppbörds månaden. Postförsäktssändelsen finns sedan tillgänglig för lösen på resp. postanstalter under uppbörds månadens tre sista veckor (uppbördsterminen). För de fall betalningen skall ske via postgiro är uppbördsterminen endast två veckor medan under tredje veckan betald skatt redovisas och kontrollmärken sänds ut i rekommenderade brev.

Giltighetstiden för kontrollmärken som sänds ut i de nu beskrivna fallen framgår av tabellerna 1 och 2 ovan. Om föreläggande om kontrollbesiktning utfärdats för fordonet (vanligen under ordinarie inställelsetermin) och denna tid utlöper efter uppbörds månadens utgång anpassas kontrollmärkets giltighetstid i enlighet härmed. När den förelagda kontrollbesiktningen fullgjorts utfärdas nytt kontrollmärke för återstående tiden fram till och med nästkommande uppbörds månad.

I fråga om fordon för vilket anteckning om giltig trafikförsäkring saknas i registret eller för vilket körförbud gäller utfärdas inte kontrollmärke (liksom inte heller för avställt fordon). Om fordonet trots hindret mot brukande inte är avställt, är fordonet fort-

farande skattepliktigt. Skatt påförs alltså i dessa fall för fordonet men kontrollmärke sänds inte ut. I stället skickas till fordonsägaren postgiroinbetalningskort med uppgift om anledningen till att kontrollmärke inte utfärdats. Det nu beskrivna förfarandet tillämpas också när föreläggande om kontrollbesiktning utfärdats och tiden för besiktningen löper ut under uppbörds månaden.

4.5.3 Begärd avställning

Som förutsättning för att avställning skall beviljas gäller enligt huvudregeln att registreringsskylt med senast utfärdade kontrollmärke för fordonet lämnas in till länsstyrelsen. Skylten makuleras hos länsstyrelsen och samtidigt sänds från bilregistret till fordonsägaren en ny skylt utan kontrollmärke.

Avställda fordon hålls utanför rutinerna för skatteuppbörd och utfärdande av kontrollmärke. Däremot övervakas fortfarande i registret om körförbud inträder på grund av i första hand utebliven kontrollbesiktning. Vidare kontrolleras sexmånadersfristerna för avställning, varvid fordonsägare i anslutning till utgången av en sådan frist erinras om att avställningen kommer att upphöra om han inte begär förlängning.

Avställning upphör i princip antingen på begäran av ägaren eller genom att den beslutade avställningstiden utgår utan att förlängning begärts. När avställningen upphör debiteras skatt för tiden t.o.m. nästkommande uppbörds månad för fordonet. Om hinder för fordonets brukande inte föreligger, utfärdas samtidigt kontrollmärke för samma tid. Märket skickas i vanlig ordning till ägaren i postförsäktssändelse, som löses ut mot betalning av skatten. Även när fordonet inte är körklart, t.ex. därför att vederbörlig kontrollbesiktning inte fullgjorts eller försäkringsbevis inte företetts, betalas skatten genom postgiro. Kontrollmärke utfärdas i dessa fall först sedan hindren mot brukandet undanröjts. Att skatten även i andra fall under vissa förutsättningar kan betalas via postgiro framgår av 4.4.3.

Om ägaren, efter en avställning under

vilken inställetstermin för kontrollbesiktning infallit, så snabbt som möjligt önskar kunna ta sitt fordon i bruk, bör han senast samma dag som besiktning skall ske via postgiro betala skatten för fordonet. Att skatt betalats utgör förutsättning för att fordonet skall få brukas för färd till besiktningssman. Postkvittot och bevis om trafikförsäkring inges därefter till länsstyrelse samtidigt med begäran om upphörande av avställningen. Sedan fordonet godkänts vid kontrollbesiktning, föreligger normalt inga legala hinder mot att det brukas. Kontrollmärket utfärdas påföljande dag efter rapport från besiktningssman om godkännandet och sänds omedelbart till ägaren i rekommenderat brev.

4.5.4 Avregistrering

För att avregistrering skall beslutas fordras normalt att fordonets registreringsskyltar ges in. Så länge det inte skett beviljas inte avregistrering och skatteplikten fortfar. I vissa fall kan länsstyrelse på eget initiativ besluta om avregistrering. I sådant fall är enligt huvudregeln ägaren vid straffansvar skyldig att återställa utlämnade skyltar.

5.1 *Interimslicens och begränsat körtillstånd*

5.1.1 Gällande bestämmelser

Rätten att ta fordon i bruk med stöd av interimslicens utan hinder av att det ej är registrerat regleras i 12 § VTF. Interimslicens kan utfärdas såväl för fordon innan det registrerats som därefter när fordonet är reservregistrerat.

Licensen utfärdas av polismyndighet efter ansökan och gäller för en månad. För att den skall beviljas i fråga om motorfordon eller gummihjulsförsedd traktor krävs att trafikförsäkringsbevis inges.

Om fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg eller — om det är reservregistrerat — godkänts vid kontrollbesiktning, gäller ingen begränsning i rätten att använda det med stöd av licensen. Är detta villkor inte uppfyllt ger licensen endast rätt att använda det på vissa i 12 § 1 mom. andra stycket a-d angivna sätt, nämligen

a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning av fordon i samband med tillverkningen eller reparationen,

b) för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,

c) för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning, eller
d) för provkörning vid besiktning.

Som villkor för brukandet gäller bl. a. att fordonet, om det inte är reservregistrerat och har registreringsskylt, skall vara försett med särskild interimsskylt på sätt som anges närmare i 21 § 1 mom. VTF. Varje skylt är belagd med avgift och lämnas ut mot ett depositionsbelopp, som återfås när skylten lämnas tillbaka.

Interimslicensen och i förekommande fall bevis om att det särskilda besiktningsvillkoret är uppfyllt skall medföras vid färd.

När motorredskap eller släpfordon som inte registrerats förut tagits i bruk enligt interimslicens skall registrering sökas inom tre veckor. Detsamma gäller om fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, tagits i bruk enligt interimslicens. Bestämmelserna härom finns i 17 § 1 och 2 mom. VTF. Enligt 17 § 4 mom. VTF skall registreringsansökan innehålla uppgifter om ev. interimslicens som utfärdats för fordonet.

Närmare bestämmelser finns om interimslicens i 3–7 §§ VTK och om interimsskylt i 44–46 §§ VTK.

Som framgått av redovisningen ovan under 4.2.5 är i princip endast registrerade fordon skattepliktiga. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln i 3 § ASF med ingången av den månad under vilken fordonet registrerats. Om fordonet i avbiden på registrering

används i trafik lika med registrerat fordon utgår skatten dock fr.o.m. den månad under vilken fordonet togs i bruk. Ansöks inte inom föreskriven tid om fordonets registrering uppdebiteras "oguldet skattebelopp" enligt 5 § första stycket kungörelsen angående uppbörd av automobilskatt m. m.

5.1.2 Principbeslutet

I prop. 1969:30 uttalar departementschefen att han i princip kan ansluta sig till utredningens förslag att slopa interimregistreringen. Med hänsyn till bl.a. den oro för en inträdande mera påtaglig serviceförsämring som vissa remissinstanser gett uttryck åt förordas emellertid att interimregistreringen övergångsvis bibehålls till dess det nya registreringssystemet varit i tillämpning under någon tid och visat sig fungera på det sätt som förutsatts.

5.1.3 Utredningens fortsatta överväganden och förslag

Den nuvarande reservregistreringen ersätts enligt utredningens förut redovisade förslag av ett avställningsförfarande. Avställt fordon står i motsats till reservregistrerat kvar i bilregistret. Ny registrering behövs därför inte när avställning skall upphöra. Något behov av interimregistrering finns därför inte i fråga om avställda fordon. Däremot skall, som anmärkts redan under 1.3.1, i enlighet med principbeslutet förfarandet övergångsvis behållas för att kunna utnyttjas i fråga om fordon som första gången skall tas i bruk på sådant sätt att de måste registreras. Förfarandet med interimregistrering bör givetvis också vara tillämpligt, om det skulle inträffa, trots utredningens förslag för att motverka detta, att fordon som avregistrerats ändå skall tas i bruk här på nytt på sätt som förutsätter registrering.

Eftersom bestämmelserna om interimregistrering alltså är avsedda att vara ett kortvarigt provisorium har utredningen inte funnit anledning att föreslå några väsentliga ändringar i dem. Interimregistreringen bör

ha i stort sett samma form som i dag. De modifieringar som föreslås betingas främst av att förfarandet skall anslutas till ett registreringssystem av annan typ än det nuvarande. Som också anmärkts under 1.3.1 bör bestämmelserna få stå kvar i VTF resp. VTK. De ändringar som föreslås inskränker sig, fränsett att bestämmelser som rör reservregistrerade fordon skall utgå, till följande.

Av redogörelsen för gällande bestämmelser framgår att särskilda föreskrifter om skyldighet att ansöka om registrering gäller i vissa fall när fordon tagits i bruk enligt interimslicens. Enligt 3 § ASF utgår, om fordon tas i bruk innan det registrerats, skatt från och med den månad under vilken fordonet togs i bruk. Nyssnämnda bestämmelser om tidsfrist för registreringsansökan ger bl.a. vissa garantier för att uppgifter till grund för debitering av skatten erhålls.

Enligt vad utredningen inhämtat under hand fungerar inte de angivna bestämmelserna alltid så som avsetts. Registreringsansökan inom den angivna tiden underlåts i många fall och i andra hinner inte, när vederbörlig ansökan gjorts, registreringsärendet behandlas i sådan tid att interimslicensen — som utfärdas för en månad — fortfarande är giltig. Det är därför inte ovanligt att interimslicens, med eller utan beslut av polismyndighet om förlängning, utnyttjas utöver avsedd tid.

Utredningen finner det påkallat med en uttrycklig föreskrift om att tiden en månad är maximum för brukande av fordon enligt interimslicens. Den tidsfrist som enligt det ovan sagda gäller för ingivande av registreringsansökan beträffande interimregistrerat fordon kan slopas. Det ligger i fordonsägens eget intresse att ordna registreringsfrågan under "interimsmånaden" om han vill fortsätta att bruka fordonet. Någon försämring av förutsättningarna för debitering av skatt för denna månad torde inte inträffa, om fristen borttages, i vart fall inte i förhållande till hur övergången från interimregistrering till "ordinarie" registrering praktiskt fungerar för närvarande.

Med detta förslag kan, i vart fall teore-

tiskt, ett uppehåll inträffa under vilket fordonet inte kan användas, nämligen om licensen löpt ut utan att registrering skett. Risken för att fordonet ändå brukas motverkas av den nya form för bevakning över att interimsskyltarna återlämnas som föreslås i det följande och genom att registreringsskyltar inte kan erhållas annat än från registreringsmyndigheten. Skatt bör inte utgå för "mellantiden". Vissa ändringar bör därför ske i ASF där det nu i 3 § sägs att skatt beräknas "från och med" den kalendermånad under vilken fordonet togs i bruk.

Interimsregistreringen skall på något sätt kopplas samman med den följande slutliga registreringen. Detta sker i dag genom att länsstyrelsen i fordonets hemort får två exemplar av licensen. På ansökan om registrering skall anges vilken myndighet som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer. När registreringsansökan bifalls antecknar länsstyrelsen registreringsnummer och dag för registreringen på sina exemplar av interimslicensen och sänder det ena av dessa till den polismyndighet som utfärdat den.

I det nya systemet bör det åligga polismyndigheten att sända ett exemplar av interimslicensen till trafiksäkerhetsverket. Uppgift om interimregistreringen kan lagras i ett särskilt bevakningsregister, där interimnummer och vissa uppgifter som gör det möjligt att säkert identifiera fordonet — chassinummer, fordonsslag, märke, typ och årsmodell — tas in. Skatt för den kalendermånad eller — om "interimsmånaden" går över månadsskifte — de två kalendermånader, varunder licensen gäller, debiteras när uppgiften tas in eller vid det senare tillfälle, när för debiteringen erforderliga data kommit in genom besiktningsinstrument eller typintyg.

Att uppgifter om interimslicens tas in i registreringsansökan bör givetvis inte vara en förutsättning för registrering i det nya systemet. En straffbelagd föreskrift att lämna motsvarande uppgifter måste i stället införas i 12 § VTF. Länsstyrelsen kan när uppgifterna kommer in göra en kontroll i

bevakningsregistret. I samband med registreringen avförs interimregistreringen ur bevakningsregistret och uppgift härom sänds till vederbörande polismyndighet.

Trafiksäkerhetsverket kan göra regelbundna genomgångar av ineliggande uppgifter om interimregistreringar och, om giltighetstid för licens löpt ut, sända meddelande till fordonsägaren och till den polismyndighet som utfärdat licensen.

Eftersom interimregistrering av avställt fordon inte kan förekomma, uppstår frågan om det behövs något motsvarande undantag i annan form från förbudet att bruka avställt fordon. Denna fråga måste bedömas olika i fråga om fordon som avställs vid registreringen (se 2.3.1) och fordon som avställs efter särskild anmälan (se 2.3.2).

Interimsregistreringen i dess nuvarande form gör det möjligt att använda icke registrerat fordon innan det godkänts vid registreringsbesiktning (eller upptagits i typintyg) i de fall som anges i 12 § 1 mom. andra stycket a-d VTF (se 5.1.1). Dessa fall avser användning i samband med tillverkning, import och reparation liksom vid besiktningsstillfället. Registrering skall i det nya systemet kunna ske på ett så tidigt stadium att registreringsbesiktning blir aktuell först senare. Fordonet blir då avställt enligt 8 § sista stycket BRK och avställningen kan inte upphöra förrän besiktningen skett. Under avställningen måste fordonet därför få brukas för besiktningen och ev. också för de övriga nyss angivna ändamålen. Utredningen föreslår därför att i fråga om fordon, som avställs i samband med registreringen enligt 8 § sista stycket BRK, länsstyrelse på begäran av fordonets ägare skall kunna medge särskilt begränsat körtillstånd. Tillståndet skall ge den rätt att använda fordonet som nu är medgiven för interimregistrerat fordon enligt 12 § a-d VTF. Tillståndet bör liksom interimslicens gälla en månad från beslutets dag. Begäran bör kunna göras när som helst under avställningstiden och ställas till valfri länsstyrelse. Som förutsättning för tillstånd skall i fråga om motorfordon och gummihjulsförsedd traktor

gälla att bevis om föreskriven trafikförsäkring inges. De begränsade körningar som det här kan bli fråga om bör inte föranleda beskattning. I stället bör tillståndet beläggas med en lämpligt avvägd avgift som kan differentieras för olika fordonsslag. Avgiften kan tas ut genom att trafiksäkerhetsverket, som lämpligen bör expediera alla tillstånd av detta slag, skickar tillståndet mot postförskott. Uppgift om tillståndet bör tillföras registret.

Något behov av ett tillstånd som i likhet med interimslicens ger obegränsad rätt att framföra nu ifrågavarande fordon om nödvändiga besiktningshandlingar finns (jfr 5.1.1) behövs inte. I och med att besiktningshandlingarna är klara kan fordonsägaren enkelt och snabbt få fordonet körklart genom anmälan om avställningens upphörande enligt 16 § BRK och betalning av skatten.

När det gäller den form av avställning som sker efter särskild anmälan av fordonsägaren anser utredningen några undantag, motsvarande dem reservregistrerade fordon kan erhålla genom interimslicens, över huvud taget inte påkallade. Avställningen kan upphöra när som helst om ägaren begär det. För att fordonet skall bli körklart krävs i övrigt att försäkring tecknas och skatt betalas. Någon registreringsbesiktning för nyregistrering är inte aktuell. Visserligen måste, som framgår av avsnitt 4.2.7, kontrollbesiktningsskyldighet som inträtt under avställningstiden fullgöras, men det körförbud som råder innan besiktningen skett hindrar inte att fordonet — när avställningen upphört och skatt och försäkring betalats — körs såväl till besiktningstället som i anslutning till ev. föregående reparation. Fordonsägaren kan, samtidigt som han anmäler att avställningen skall upphöra viss dag, skicka in trafikförsäkringsbevis och kvitto på i förväg betald skatt. Han kan också i god tid beställa tid för besiktningen till den dag avställningen skall upphöra.

Det är varken behövt eller lämpligt att den som innehar saluvagnslicens skall kunna meddelas förut angivna körtillstånd för fordon som kan brukas med stöd av licensen.

Utredningen har visserligen i olika sammanhang framhållit, med hänsyn till den effekt man vill nå med de föreslagna kontrollmärkena, att systemet så långt möjligt bör utformas så att fordon som behörligen brukas skall vara försedda med vederbörligt märke. Att utfärda ett märke för den begränsade tid och de begränsade körningar det blir fråga om när körtillstånd meddelas anser utredningen ändå inte lämpligt. Dessutom ger avsaknaden av märke särskild anledning att kontrollera fordonen. Detta bör minska risken för att fordonen används i andra fall än för de speciella ändamål som är tillåtna enligt tillståndet. Det bör föreskrivas att körtillstånd skall medföras vid färd.

Utredningens förslag i avsnitt 5.1 berör 12 §, 17 § 4 mom. och 21 § 1 mom. VTF och 19 § BRK.

Systemet med interimregistrering är ett undantag från registreringsbestämmelserna i BRK och 12 § 1 mom. VTF har ändrats i enlighet härmed. Bestämmelserna om reservregistrerat fordon utgår ur 12 § VTF.

För närvarande finns om anbringande av interimsskyltar med visst undantag samma föreskrifter som för registreringsskyltar i 21 § 1 mom. VTF. Bestämmelserna om registreringsskyltar överförs till BRK (se avsnitt 7) och i 12 § 1 mom. första stycket 2 hänvisas därför till dessa, varvid motsvarande undantag görs.

I 12 § tredje stycket VTF upptas föreskriften i 21 § 1 mom. femte stycket VTF såvitt den angår interimsskylt.

Slopandet av den frist för registreringsansökan som är föreskriven i vissa fall när interimslicens meddelats medför, som nämnts redan under 1.3.2, att 17 § 1 mom. sista stycket och 17 § 2 mom. VTF utgår.

Bestämmelserna om skyldighet att lämna uppgift om interimslicens i samband med registreringsansökan — vilken bestämmelse alltså ersätter nuvarande 17 § 4 mom. första stycket sista delsatsen — har fogats till 12 § VTF som ett nytt 5 mom.

Hänvisningen i 12 § första stycket 3 VTF till 14 § 2 mom. i stället för 10 § 4 mom. förklaras av vad som anförs i avsnitt 2.3.1.

Bestämmelserna om begränsat körtillstånd har tagits in i 19 § BRK.

5.2 *Saluvagnslicens och särskilt leveranstillstånd*

5.2.1 *Gällande bestämmelser*

Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motordrivna fordon eller

släpfordon kan enligt de regler som anges i 13 § VTF bruka av honom saluhållet fordon utan hinder av att det ej är registrerat. Användningen skall avse antingen ändamål som anges i 12 § 1 mom. a-d VTF (se under 5.1.1) eller också demonstration eller försäljning. Förutsättning för brukandet är att tillverkaren eller handlanden innehar saluvagnslicens och att fordonet, om det är motordrivet fordon eller släpvagn, är försett med saluvagnsskylt. Om färden sker i samband med demonstration eller försäljning krävs att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, eller, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning.

Saluvagnslicens söks hos länsstyrelsen i det län där rörelsen bedrivs. Licensen kan återkallas om den inte utnyttjats under 12 månader eller om eljest skäligen anledning föreligger.

Den länsstyrelse som utfärdat licensen lämnar ut saluvagnsskyltar till sökanden. Villkor härför är att s.k. saluvagnsskylt enligt *kungörelsen (1951:750) om saluvagnsskatt* erlagts, att trafikförsäkringsbevis företetts för varje försäkringspliktigt fordon på vilket skylt skall användas och att fem kronor betalats i avgift för varje skylt. Om innehavare av skylt varje år under december månad fullgör nämnda villkor får skylten användas även under det kommande året så länge saluvagnslicensen gäller. Skylt skall återställas om licensen återkallats eller eljest rätten att använda skylten upphört.

Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i fall när besiktningskravet gäller skall bevis medföras om att kravet är uppfyllt.

Närmare bestämmelser finns om saluvagnslicens i 8 § VTK och om saluvagnsskylt i 47–50 §§ VTK.

Enligt 8 § VTK skall länsstyrelse föra särskild förteckning över utfärdade saluvagnslicenser. Där skall antecknas licensinnehavarens namn, adress och firma, ort för rörelsen, dag för utfärdande av licensen, nummer på utfärdade skyltar och andra omständigheter som krävs för kontrollen

över licensinnehavarna.

I 48 § VTK sägs bl.a. att länsstyrelse, när den lämnar ut saluvagnsskyltar för motorfordon och gummihjulsförsedd traktor, skall sända ett exemplar av ingivet försäkringsbevis till vederbörande försäkringsanstalt med anteckning om skyltens nummer. Enligt 49 § VTK skall länsstyrelse föra förteckning över utlämnade saluvagnsskyltar i särskilda serier för bilar, för motorcyklar, för traktorer och motorredskap och för släpvagnar. Förteckningen skall uppta skyltarnas nummer, namn och adress på den till vilken skylt lämnats ut, dag för utlämnande och, såvitt angår motorfordon och gummihjulsförsedd traktor, försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Om skylt återställts skall detta antecknas i registret.

5.2.2 Principbeslutet

Systemet rörande saluvagnar är med nuvarande ordning helt frikopplat från registreringsorganisationen. Någon ändring i detta avseende har inte föreslagits i utredningens principbetänkande och ämnet har inte berörts i principbeslutet.

5.2.3 Utredningens överväganden och förslag

För registrering i dess nya form skall inte krävas några uppgifter om fordonet utöver dem som behövs för att det skall kunna identifieras. Företeende av besiktningshandlingar skall inte vara något villkor för registrering. Om handlingarna inte fogas vid registreringsansökningen eller om försäkringsbevis saknas, avställs fordonet vid registreringen och undantas därmed från skatte- och försäkringsplikt. Någon avgift tas, enligt de förslag som redovisas i avsnitt 11, inte ut om fordonet avställs. Registreringsförfarandet måste med dessa förutsättningar och med det tekniska förfarande hos registreringsmyndigheterna som skall tillämpas bli en enkel och snabb procedur.

Mot denna bakgrund och eftersom det är önskvärt att undvika speciella registreringsförfaranden och skyltar har utredningen

övervägt möjligheterna att foga in saluvagnarna i det "ordinarie" registreringssystemet.

Utredningen konstaterar alltså till en början att några svårigheter för bilhandlarna knappast kan uppkomma om det skulle krävas att alla nya fordon som hålls till salu måste vara registrerade för att kunna brukas som saluvagnar.

När det gäller begagnade fordon som återgår till bilhandeln för försäljning används för närvarande reservregistreringsförfarandet. I fortsättningen förutsätts att fordonen avställs och står kvar som registrerade. Registreringsskylt med kontrollmärke skall därvid skickas in och förstöras men ny skylt utan märke skall omedelbart tillställas fordonsägaren (jfr avsnitt 4.4.2).

Om systemet med saluvagnsskyltar och särskilda förteckningar över dessa ersätts med bestämmelser att saluvagnarna skall vara registrerade och försedda med ordinarie registreringsskyltar behövs någon ny form av utmärkning som kan fästas på fordon när det används med stöd av saluvagnslicens.

Rätten att bruka fordon med stöd av sådan licens är inte knuten till bestämda fordon utan till de fordon som hålls till salu av licenshavaren. Saluvagnsskatt betalas för ett visst antal fordon och s.k. flytande trafikförsäkring tecknas. Saluvagnsskyltar lämnas ut för det antal fordon saluvagnsskatten avser och skyltarna flyttas mellan olika fordon hos försäljaren allteftersom det är aktuellt att använda dem med stöd av licensen. Det går därför inte att med det nya systemet lösa frågan om utmärkningen av saluvagnarna med att bilhandlaren i stället för saluvagnsskyltarna erhåller kontrollmärken för det antal fordon han får bruka som saluvagnar. Kontrollmärkena skall enligt utredningens förslag vara så beskaffade att de inte kan tas bort från registreringsskylten utan att förstöras och de kan alltså inte flyttas från ett fordon till ett annat. Dessutom bör utmärkningen på något sätt visa att rätten att använda fordonet är begränsad. Av märket bör också, som nu är fallet med saluvagnsskyltarna, framgå vilket slag av fordon det avser.

Det bör inte möta några större tekniska problem att framställa en särskild form av märken, speciella för saluvagnar, som fyller de angivna kraven. Märkena kan lämpligen utföras i metall eller annat liknande material och vara så beskaffade att de kan fästas på eller "knäppas" (ev. låsas) runt registreringsskylten på den plats som är avsedd för kontrollmärke.

Utredningen föreslår att bestämmelserna som rör saluvagnar ändras så att brukande av fordon enligt saluvagnslicens förutsätter att fordonet är registrerat och avställt samt att föreskrifterna om saluvagnsskylt ersätts av föreskrifter om särskilt saluvagnsmärke anbringat på registreringsskylt.

Villkoren och reglerna i övrigt enligt 13 § VTF behöver inte ändras utom beträffande besiktning villkoret för rätt att använda saluvagn för demonstrations- och försäljningsändamål. Där gäller som nämnts nu att fordonet inom ett år före brukandet skall ha godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg eller, om fordonet reservregistrerats, godkänts vid kontrollbesiktning. Sistnämnda alternativ för reservregistrerat fordon blir inte aktuellt eftersom reservregistreringen slopas. I övrigt bör samma krav gälla som föreskrivits i 16 § BRK för att obligatorisk avställning skall upphöra, nämligen att besiktningen utförts resp. intyget utfärdats tidigast ett år innan registreringsansökan gavs in och att fordonet inte ändrats sedan dess. Om i enlighet med vad som anförts under 4.2.7 skyldighet att kontrollbesiktiga saluvagn enligt 24 § 1 mom. VTF inträtt fordras också att den fullgörs för att inte körförbud enligt 24 § 4 mom. VTF skall inträda.

Det kan övervägas om saluvagnsmärken — såsom nu i vissa fall gäller om saluvagnsskyltar — skall behövas i mer än ett exemplar för varje fordon. Utredningen finner för sin del tillräckligt om märke anbringas på registreringsskylt i motsvarande utsträckning som föreslagits i fråga om kontrollmärke, dvs. om mer än en registreringsskylt finns på fordonet skall märket finnas på den bakre skylten.

Utredningen vill dessutom föreslå vissa ändringar av organisatorisk art som inte i och för sig påkallas av det nya systemet med registrering och saluvagnsmärken men som tillvaratar möjligheterna till rationalisering genom tillkomsten av en central registreringsmyndighet.

Länsstyrelsen i det län där sökandens rörelse bedrivs bör alltså vara beslutande myndighet i ärenden som rör saluvagnslicens. De förteckningar över sådana licenser, som nu förs hos varje länsstyrelse särskilt, bör emellertid med fördel kunna föras centralt i anslutning till bilregistret med anknytning till ägarregistreringen där. Likaså bör utlämnandet av saluvagnsmärken centraliseras till trafiksäkerhetsverket och förteckning över utlämnade märken – motsvarande de förteckningar över saluvagnsskyltar som nu förs hos länsstyrelserna – föras centralt. Märke bör lämpligen vara försett med beteckning som anknyter det till viss licenshavare och med förut nämnd markering som visar för vilket slag av fordon det lämnas ut. Märkena kan sändas till licenshavaren som postförskott mot betalning av saluvagnsskatten och den avgift som skall utgå för varje märke (se avsnitt 11).

Utredningen har i det föregående utgått från att inga olägenheter kan uppstå med ett registreringskrav i fråga om saluvagnarna. Det finns emellertid vissa specialfall där registrering kan vara svår eller omöjlig att ordna i tid trots det enkla förfarandet. Det gäller här transporter som egentligen faller utom ramen för saluvagnsbestämmelserna men som Kungl. Maj:t genom dispens medgivit får företas med stöd av saluvagnslicens. Transporterna avser inte "saluhållna" fordon utan fordon som förs exempelvis från frihamnslager till försäljaren eller som, när de fraktas på biltransportfordon från fabrik eller hamn, behöver föras kortare sträckor i samband med på- och avlastningen. Interimsregistrering, som bl.a. meddelas med anknytning till visst fordon, kan inte lämpligen användas för de här angivna fallen.

De mycket få undantagsfall det är fråga om har utredningen inte ansett böra leda till

modifieringar i det system som föreslagits för saluvagnarna. I stället föreslås att trafiksäkerhetsverket får befogenhet att efter ansökan meddela särskilda tillstånd – kallade leveranstillstånd – att utan hinder av registreringsbestämmelserna använda fordon kortare sträckor i samband med att de transporteras från importör eller tillverkare. Det bör anges uttryckligen att tillstånd får ges bara om registrering av fordonen inte kan avvaktas utan avsevärd olägenhet. Vidare bör gälla villkor om trafikförsäkring. Det blir här fråga om flytande trafikförsäkring. Fordonen skall också vara försedda med skyltar av speciellt slag som det får ankomma på trafiksäkerhetsverket att bestämma om. Trafiksäkerhetsverket bör också ha att meddela övriga villkor som kan vara påkallade.

Liksom vid begränsade körtillstånd enligt 19 § BRK torde några särskilda beskattningsregler inte behöva föreskrivas för dessa specialfall. I stället bör en lämpligt avpassad avgift uttas för varje tillstånd.

Tillståndens giltighetstid bör vara begränsad till ett år. För varje ettårsperiod krävs nytt tillstånd och därmed nytt trafikförsäkringsbevis och ny avgift.

Bestämmelserna i 13 § VTF har med de ändringar som påkallas av utredningens här redovisade förslag och med vissa redaktionella jämkningar överförs till 28–32 §§ BRK. I bestämmelserna har intagits vissa föreskrifter för det fall märke förlorats vilka inte har någon motsvarighet i 13 § VTF. Dessa innebär dels att duplett av saluvagnsmärke kan erhållas när märke förstörts eller förkommit, dels att om skyldigheten att återlämna märke inte kan iakttas för att märket förlorats särskild skriftlig anmälan skall göras om detta.

Bestämmelserna om särskilt leveranstillstånd har upptagits i 33 § BRK.

5.3 Exportvagnslicens

5.3.1 Gällande bestämmelser

Om s.k. exportvagnar finns de grundläggande bestämmelserna i *exportvagnskungörelsen* (1964:39).

Den som är bosatt i utlandet och här i landet förvärvat personbil eller motorcykel får under vissa förutsättningar bruka for-

donet här utan att det är infört i bilregistret. Som villkor gäller bl.a. att fordonet är infört i exportvagnsförteckning och försett med skyltar av visst utseende. Rätt att använda fordonet enligt de angivna villkoren upphör i vissa fall, t.ex. om fordonet överläts.

Exportvagnsförteckning förs i anslutning till bilregistret hos länsstyrelserna i Stockholm, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län. Förteckningen består av besiktningssinstrument eller typintyg för fordonen.

Fordon som förs in i förteckningen tilldelas ett exportvagnsnummer. Detta består av månadsbeteckning enligt vissa regler, första bokstaven för vederbörande län, ordningsnummer och årtalsbeteckning.

Förutsättning för att fordon skall få föras in i exportvagnsförteckning är att det levereras i svensk frihamn, att det inte är, varit eller bort vara registrerat här och inte heller tidigare införts i exportvagnsförteckning samt att det inom ett år innan ansökan görs om införande i förteckningen upptagits i typintyg eller godkänts vid besiktning och sedan inte ändrats. Vidare skall försäkring ha tecknats för fordonet och ägaren skall enligt särskilt formulär försäkra att fordonet efter brukandet här inom angiven tid kommer att antingen utföras eller anmälas till förtullning.

Typintyg för exportvagn fyller inte i alla avseenden kraven på typintyg för fordon som skall registreras i bilregistret och skall enligt 26 § VTK försees med tydlig påskrift i rött om att det bara gäller för exportvagn. Den besiktning som, om typintyg inte utfärdats, skall ha gjorts innan fordonet får föras in i exportvagnsförteckningen kallas exportvagnsbesiktning. Den skall i princip innebära en kontroll av att fordonet är i sådant skick som krävs för att det skall få upptas i bilregister. Vid besiktningen utfärdas besiktningssinstrument som också är speciellt för exportvagn.

När fordon tagits in i förteckningen skall myndigheten lämna ut två skyltar med fordonets exportvagnsnummer. För varje par skyltar erläggs 30 kronor i avgift.

Sökandens exemplar av besiktningssinstrument eller typintyg, försett med vissa noter av den myndighet som för förteckningen, utgör exportvagnslicens. Denna skall medföras under färd.

Fordon får stå kvar i exportvagnsförteckning längst till och med den månad då ett år gått från den dag då det fördes in i förteckningen.

Fordon skall avföras ur förteckningen när den nyss angivna tiden gått till ända eller när fordonet dessförinnan förts in i bilregister eller vederbörande tullmyndighet beslutat att fordonet skall slutligt förtullas.

Enligt 10 § 4 mom. första stycket sista punkten VTF får fordon som är eller varit infört i exportvagnsförteckning inte tas upp i bilregister på grund av typintyg och inte heller på grund av registreringsbesiktning som skett innan fordonet infördes i förteckningen. Typintyget får enligt 15 § VTF inte utfärdas bl.a. beträffande fordon som är eller varit infört i exportvagnsförteckning. Vidare sägs i 14 § VTF att besiktningssinstrument avseende registreringsbesiktning av fordon som är eller utan efterföljande registrering varit infört i exportvagnsförteckning får utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger om att fordonet förtullats för att stadigvarande brukas här.

5.3.2 Principbeslutet

Frågan om ev. ändringar i bestämmelserna om exportvagnar i anslutning till reformen rörande bilregistreringen har inte tagits upp i principbeslutet.

5.3.3 Utredningens överväganden och förslag

De särskilda exportvagnsförteckningarna bör slopas och en gemensam central förteckning läggas upp i datamaskin i anslutning till bilregistret. Man får härigenom vissa administrativa vinster och en rationellare arbetsgång.

Det bör alltså ankomma på länsstyrelse att pröva ansökan om införande i förteckningen. Någon anledning att begränsa be-

hörigheten till vissa länsstyrelser finns inte i den nya organisationen.

Länsanknutna exportvagnsnummer fyller inte någon funktion i den framtida organisationen och bör därför slopas. I princip bör man använda nummer ur den vanliga nummerserien för registrerade fordon. Därigenom kan numret som sådant övergå till att bli registreringsnummer för fordonet, om det, sedan det upphört att vara exportvagn, skall registreras i vanlig ordning.

Exportvagnsmarkeringen på skylt är internationellt vedertagen och skall bl.a. uppta årtalsangivelse. Den kan därför inte ersättas av kontrollmärke. Den nuvarande speciella exportvagnsmarkeringen bör bibehållas. Exportvagnsskyltar kan ändå framställas i den vanliga automatiserade serietillverkningen av skyltar (se avsnitt 7).

Exportvagnsskyltar bör liksom vanliga registreringsskyltar distribueras centralt. När fordon införts i exportvagnsförteckningen bör det därför ankomma på trafiksäkerhetsverket att tillställa fordonsägaren två sådana skyltar.

Avgift bör liksom i dag utgå för skyltar (se avsnitt 11).

Exportvagnslicens kan framställas maskinellt av trafiksäkerhetsverket.

De under 5.3.1 redovisade särskilda föreskrifterna i VTF har tillkommit för att säkra att de krav i fråga om fordons beskaffenhet, förtullning m.m. som allmänt gäller för fordon som registreras här upprätthålls också i fråga om fordon som varit infört i exportvagnsförteckning. Dessa föreskrifter måste givetvis i sak bibehållas.

Bestämmelserna om typintyg och registreringsbesiktning står kvar i VTF. I 14 § 1 mom. och 15 § bör som nämnts inte någon ändring göras i de särskilda reglerna för exportvagnar. Vad som sägs i 10 § 4 mom. om dessa fordon rör emellertid förutsättningarna för registrering och bör med utredningens förslag i övrigt tas in i de bestämmelser som anger kraven för att fordon ej skall avställas vid registreringen, dvs. i 8 § BRK. I övrigt berör de föreslagna ändringarna i huvudsak endast exportvagnskungörelsen och den tillämpningskungörelse som skall utarbetas i anslutning till BRK.

5.4 Turistvagnslicens

5.4.1 Gällande bestämmelser

I 27 § 1 mom. VTF sägs att särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser gäller för rätt att — på grund av internationella överenskommelser eller eljest — här i landet tillfälligt bruka motorfordon eller släpfordon som är registrerat i utlandet.

I 27 § 2 mom. VTF finns vissa bestämmelser om rätt att i annat fall än som nyss sagts bruka motorfordon eller låta släpfordon dras av bil utan hinder av registreringsbestämmelserna i 11 § VTF. Rätten gäller motorfordon eller släpfordon som införts till landet för tillfälligt bruk av person som endast tillfälligtvis skall vistas här. Förutsättning för brukandet är bl.a. att särskilt tillstånd, turistvagnslicens, utfärdats och att fordonet, om det är motorfordon, är försett med turistvagnsskylt. Polismyndighet utfärdar licens och lämnar ut skyltar. Polismyndigheterna skall föra särskilda register över fordon för vilka turistvagnslicens utfärdats.

5.4.2 Principbeslutet

Frågan om ev. ändringar i bestämmelserna om de s.k. turistvagnarna har inte berörts i principbeslutet.

5.4.3 Utredningens överväganden och förslag

Ärenden angående turistvagnslicens måste kunna handläggas på ett smidigt sätt i så nära anknytning till införseln av fordonet som möjligt. De bör därför ligga kvar hos polismyndigheterna. Man skulle inte göra några nämnvärda rationaliseringsvinster genom att lägga polismyndigheternas ifrågavarande register i en central datamaskin. Med hänsyn till vad som sagts föreslår utredningen inte någon ändring i det materiella innehållet i gällande föreskrifter för turistvagnar.

Av skäl som redovisats under 1.3.1 anser utredningen att bestämmelserna i fråga inte bör intagas i BRK fastän de anger ett generellt undantag från registreringsbestämmelserna. Beträffande 27 § VTF har därför inte föreslagits annan ändring än såvitt avser hänvisningarna till de bestämmelser om registrering från vilka föreskrifterna i fråga utgör undantag.

6.1 Påföljder

De ansvarsbestämmelser som i första hand berörs av utredningens förslag finns för närvarande i 65 § VTF. Utredningen har utgått från att påföljdsreglerna i sak bör behållas oförändrade.

Om motordrivet fordon eller släpfordon brukas i strid mot registreringsbestämmelserna i 11 § VTF eller i strid mot de särskilda bestämmelserna i 13 § 1 mom. VTF om saluvagnar straffas ägaren enligt 65 § 2 mom. VTF med böter. Av 65 § 3 mom. VTF följer, dels att ägaren är fri från ansvar om han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordonets brukande, dels att föraren kan fällas till ansvar om han ägde vetskap om hindret för brukandet, dels att brukaren i vissa fall är förfallen till ansvar i ägarens ställe.

I motsvarande situationer skall utredningens förslag dömas till böter för brukande av oregistrerat eller avställt fordon i strid mot 4 eller 18 §§ BRK eller av saluvagn i strid mot 28 § BRK. Straffbestämmelsen har tagits in i 38 § BRK. På samma sätt bör behandlas fall då fordon, för vilka meddelats särskilt begränsat körtillstånd enligt 19 § BRK eller särskilt leveranstillstånd enligt 33 § BRK, brukas i strid mot tillstånden. Även denna straffbestämmelse har tagits in i 38 § BRK.

Enligt 77 § VTF kan Kungl. Maj:t i vissa fall medge undantag från bestämmelserna

om bl.a. registreringsplikt. Något stadgande i VTF om straff för de fall att fordon brukas i strid mot villkor som förbundits med sådant undantag finns inte. Utredningen har ansett detta vara en brist. Om föreskrift om undantag från registreringsplikt inte i det särskilda fallet kompletterats med straffbestämmelse bör de allmänna, i föregående stycke redovisade reglerna gälla. Detta framgår av 38 § jämfört med 5 § 5 BRK.

Att brukaren i vissa fall skall dömas i ägarens ställe framgår av 39 § BRK.

Såsom framgått av redogörelsen under 1.1 gäller för närvarande att fordonsägare är skyldig att inom viss tid söka registrering av fordonet (17 § VTF). Underlåtenhet att fullgöra denna skyldighet straffas enligt 65 § 4 mom. första stycket VTF med böter.

Utredningen har under 1.3.2 föreslagit att bestämmelserna om särskilda frister för registreringsskyldigheten skall slopas. Kvar står endast det straffsanktionerade förbudet att bruka oregistrerat fordon. Någon motsvarighet till 65 § 4 mom. första stycket VTF finns därför inte i BRK.

Den nuvarande registerföringen bygger i stor utsträckning på uppgifter, som fordonsägarna är skyldiga att lämna vederbörande länsstyrelse. Sådan uppgiftsskyldighet finns såvitt nu är av intresse i fråga om förvärv och försäljning av fordon (17 § 3 mom. andra stycket och 18 § 1 och 3 mom. VTF), i fråga om registreringsbesiktning enligt 10 § 5

mom. VTF, nyteckning av trafikförsäkring och ändring av fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress (18 § 2 och 3 mom. VTF), i fråga om ändring i traktors användning (18 § 4 mom. VTF) och i fråga om skrotning eller liknande åtgärd (19 § 2 mom. VTF). Den som underlåter att lämna föreskriven uppgift straffas enligt 65 § 4 mom. andra stycket VTF med böter, högst 500 kr. Underlåter den förre ägaren att anmäla övergång av äganderätt till fordon, är han dock fri från ansvar, om riktig uppgift om den nye ägarens namn och adress inom föreskriven tid kommit in till bilregistret. Slutligen skall i detta sammanhang nämnas, att länsstyrelsen kan förelägga och utdöma vite för att framtvinga ett fullgörande av anmälningsskyldigheten, om den som fälltts till ansvar för att ha underlåtit anmälan fortsätter att tredska.

Såsom framgått av utredningens tidigare redovisade förslag kommer uppgifterna från fordonsägarna i fortsättningen att i viss utsträckning ersättas med rapporter från besiktningsmännen och från länsstyrelsens personregister. För att få till stånd avregistrering när fordon skrotats har utredningen under 3.3 anvisat en annan lösning än en straffsanktionerad anmälningsskyldighet. De fall då anmälningsskyldighet måste finnas gäller övergång av äganderätten till registrerat fordon (20 och 21 §§ BRK), nyteckning av trafikförsäkring (22 § BRK), ändring av fordonsägares namn eller adress i de fall ägaren inte finns upptagen i länsstyrelsens personregister (23 § BRK), ändring av användningen i fråga om fordon i vissa fall (24 § BRK) samt förlust av registreringskylt (27 § andra stycket och 37 § andra stycket BRK) eller saluvagnsmärke (32 § första stycket BRK). Straffet för underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldighet föreslås oförändrat bli böter, högst 500 kr. Även möjligheten att förelägga och utdöma vite bör bibehållas. Vitesfrågan bör, när det gäller saluvagnsmärke eller provisorisk registreringskylt, handläggas av den länsstyrelse som lämnat ut märket eller skylten och i övrigt av länsstyrelsen i det län där fordonsägaren

har sin stadigvarande adress enligt bilregistret. De nu redovisade bestämmelserna finns intagna i 41 § första och tredje styckena BRK.

I fråga om skyldigheten att anmäla äganderättsövergång föreslog utredningen redan i principbetänkandet att om endast endera av förre eller nye ägaren gjort en anmälan till bilregistret, så att föreskrivna uppgifter kunnat tas in, skulle den andre bli fri från straff. Detta avvisades i prop. 1969:30 såvitt gäller den nye ägaren under hänvisning till att denne var skyldig att förete bevis om trafikförsäkring och att erlagga föreskriven avgift. Sedan utredningen funnit att båda dessa förpliktelser bör frikopplas från anmälan om äganderättsövergången (se ovan under 4.3.6 och nedan i avsnitt 11) föreslår utredningen att det i principbetänkandet framlagda förslaget genomförs. 41 § andra stycket BRK har utformats i enlighet härmed.

Enligt utredningens förslag under 5.1.3 skall skyldighet föreligga att i ansökan om registrering av fordon, som tagits i bruk enligt interimslicens, lämna uppgift om den myndighet som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer (12 § 5 mom. VTF enligt utredningens förslag). Att sådan uppgift lämnas utgör dock ej – som enligt gällande bestämmelser – förutsättning för registrering. I stället bör skyldigheten vara straffsanktionerad. Straffbestämmelsen har tagits in i 65 § 4 mom. VTF.

I nuvarande 65 § 5 mom. första stycket VTF föreskrivs att den som vid ansökan om registrering eller i anmälan enligt 65 § 4 mom. VTF lämnar vederbörlig oriktig uppgift straffas med böter. Motsvarande bestämmelse har tagits in i 42 § BRK, som utformats så att den omfattar varje anmälan eller ansökan enligt BRK. Hit hör ansökan enligt 7 § om registrering, intyg enligt 8 § första stycket 2, ansökan enligt 13 § om duplett av kontrollmärke, anmälan enligt 14 § om avställning, anmälan enligt 20 och 21 §§ om övergång av äganderätt till fordon, anmälan enligt 23 § om ändring av ägares namn eller adress, anmälan enligt 24 § andra stycket om ändring i användningen av fordon, anmälan enligt 25 § om avregistrering, anmälan enligt

27 § om att registreringsskylt förstörts eller förkommit, ansökan enligt 29 § om saluvagnslicens, ansökan enligt 30 § andra stycket om duplett av saluvagnsmärke, anmälan enligt 32 § första stycket om att saluvagnsmärke förstörts eller förkommit samt anmälan enligt 37 § om att registreringsskylt eller provisorisk skylt förstörts eller förkommit. I det nya stadgandet har inte angivits att den lämnade uppgiften skall vara vederligen oriktig. Frågan om uppsåt torde få bedömas efter allmänna regler.

Den nuvarande, i 65 § 5 mom. andra stycket intagna bestämmelsen om straff för lämnande av oriktig uppgift i ansökan om duplett av besiktningsinstrument, typintyg eller vagnbok (20 § 6 mom. VTF) föreslås utgå på de skäl som redovisats under 4.4.2 och 1.1.

Föreskrifterna i 21 § 1 mom. tredje och femte styckena och därtill anslutande straffbestämmelse i 65 § 6 mom. andra stycket VTF har — utom såvitt de gäller interimsskylt — överförts till 35 och 36 §§ resp 40 § BRK. Med hänsyn till förseelsernas karaktär har utredningen ansett att straffet bör bestämmas till böter, högst 500 kr., i stället för till dagsböter. Bestämmelsen i 65 § 6 mom. andra stycket har ändrats med hänsyn till att den enligt utredningens förslag gäller endast i fråga om interimsskylt och turistvagnsskylt.

I 65 § 6 mom. tredje stycket stadgas böter, högst 500 kr., som straff för förseelser mot en rad olika föreskrifter i VTF, bl. a. 10 § 6 mom. och 13 § 3 mom. fjärde stycket och 4 mom. Dessa sistnämnda stadganden har — med vissa, i det föregående redovisade jämkningar — överförts till 9 § andra stycket, 32 § första stycket resp. 28 § sista stycket BRK, medan den däremot svarande straffbestämmelsen tagits in i 40 § och 41 § första stycket BRK. I sistnämnda båda författningsrum har också straffbelagts vissa förseelser som systematiskt ligger nära de nyss angivna men avser skyldigheter som inte har någon motsvarighet i gällande bestämmelser. I 40 § BRK stadgas således straff för åsidosättande av skyldighet enligt 12 § att

anbringa kontrollmärke på registreringsskylt, enligt 13 § att ansöka om duplettmärke, när kontrollmärke förstörts eller förkommit, och enligt 19 § tredje stycket att medföra körtillstånd vid färd. För underlåtenhet att återställa registreringsskylt enligt 27 § andra stycket vid avregistrering i vissa fall (26 §) eller provisorisk skylt enligt 37 § andra stycket eller att i stället lämna anmälan enligt dessa författningsrum, när skylt förstörts eller förkommit, stadgas straff i 41 § första stycket. Straff är enligt både 40 och 41 §§ böter, högst 500 kr.

Eftersom 20 § 6 mom. av tidigare, under 1.3.4 och 1.1 angivna skäl utgått har den därtill anslutande straffbestämmelsen i 65 § 6 mom. tredje stycket slopats.

På sådan skylt som avses i 21 § 2 mom. första stycket VTF skall såvitt gäller släpfordon enligt utredningens förslag ej anges fordonets registreringsnummer. Hänvisningen i 65 § 6 mom. tredje stycket till 21 § 2 mom. kan då avse bl. a. hela första stycket.

Eftersom det särskilda kontrollbesiktningsmärket enligt utredningens förslag slopas, behövs inte längre föreskrifter i 24 § 3 mom. andra stycket VTF med förbud att avlägsna sådant märke och skyldighet att, om märket förstörts eller förkommit, tillse att nytt märke sätts på fordonet. Hänvisningen i 65 § 6 mom. tredje stycket VTF till nämnda stadgande bör i enlighet härmed utgå.

Den som ertappats med att vid färd inte medföra vissa angivna handlingar blir enligt 69 § VTF fri från ansvar om han senast tredje dagen efter ifrågavarande färd styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft sådan handling, och om omständigheterna ger vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende. De handlingar som anges i stadgandet och som blir aktuella i förevarande sammanhang är registreringsbevis, besiktningsinstrument, typintyg, interimslicens, saluvagnslicens, turistvagnslicens, intyg om kopplingsbesiktning och vissa andra intyg som rör fordons utrustning. Enligt vad utredningen erfarit har stadgandet i 69 § VTF orsakat så stora kontrollproblem,

att de angelägna syften som ligger bakom skyldigheten att medföra de angivna handlingarna inte kunnat tillgodoses i önskvärd utsträckning. Utredningen förslår därför att möjligheten till strafffrihet enligt 69 § VTF, såvitt den gäller angivna handlingar, slopas. Att påföljd trots detta i undantagsfall kan efterges framgår av 33 kap 4 § tredje stycket brottsbalken.

Bestämmelserna i 70 § VTF om ansvar för annan än ägaren i fråga om fordon som tillhör stat, kommun eller juridisk person kommer, genom hänvisning i 43 § BRK, att bli tillämpliga även beträffande förseelser mot BRK.

I 71 § VTF stadgas att åtal för vissa förseelser mot VTF under särskilda förutsättningar kan tas upp av rätten i den ort där fordonet skall anses ha sin hemort. Genom att begreppet hemort för fordon inte kommer att finnas kvar i den nya registreringsorganisationen, kan bestämmelsen inte bibehållas oförändrad. Såvitt utredningen kan bedöma torde emellertid någon särskild forumbestämmelse över huvud taget inte behövas. Med den lydelse reglerna i 19 kap. rättegångsbalken numera har bör dessa vara tillfyllest, varför 71 § VTF kan utgå.

6.2 Besvär

Registerföringen i det nuvarande registreringssystemet bygger i huvudsak på beslut av länsstyrelserna. Enligt 76 § VTF förs talan mot beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen hos Kungl. Maj:t genom besvär. Av dessa besvärsmål avgör regeringsrätten enligt 2 § 5:o tredje och sjätte leden *lagen (1909:38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt* mål om debitering och restitution m.m. av förekommande avgifter, enligt 2 § 14:o åttonde ledet samma lag mål om anteckning i bilregister och om meddelande eller återkallelse av tillstånd att föra automobil samt enligt 2 § 17:o nionde ledet samma lag mål om föreläggande och utdömande av viten. Övriga besvärssärenden om vilka i detta sammanhang är fråga prövas av Kungl. Maj:t i statsrådet.

Mot länsstyrelses beslut enligt 7 § andra stycket ASF om skattskyldighet (se ovan under 4.2.5) förs talan genom besvär hos kammarrätten. Från kammarrätten kan talan fullföljas till regeringsrätten.

Frågan om en reform på förvaltningsrättskipningens område behandlas i ett den 20 mars 1970 till lagrådet remitterat förslag, Omorganisation av förvaltningsrättskipningen, m.m. I detta sammanhang är främst principerna för fördelningen av besvärssärenden mellan Kungl. Maj:t i statsrådet och förvaltningsdomstol av intresse. Härvidlag föreslås i remissen att talan skall föras hos kammarrätten mot beslut, som länsstyrelse enligt VTF eller med stöd därav utfärdade föreskrifter meddelat rörande bl. a. avgift, anteckning i bilregister eller bilreservregister, rätt att bruka fordon utan hinder av 11 § VTF och föreläggande eller utdömande av vite. Talan mot annat beslut av länsstyrelse i fråga, som nu är av intresse, skall föras hos Kungl. Maj:t i statsrådet.

När det gällt att utforma besvärssystemer i anslutning till det nya bilregister-systemet har utredningen haft att beakta dels de principer som kommit till uttryck i lagrådsremissen, dels ändrade faktiska förhållanden som uppkommer genom att hanteringen av det nya systemet i stor utsträckning sker maskinellt. I sistnämnda avseende måste man ta hänsyn till att en rad åtgärder inte längre är beroende av faktiska prövningar i enskilda fall utan av ett samspel mellan utifrån kommande impulser till datamaskinanläggningen och för denna på förhand uppgjorda, mer eller mindre generella program. Impulsen till datamaskinen kan vara ett beslut av länsstyrelse i visst ärende, inmatning av vissa data eller beslut av trafik-säkerhetsverket att utföra en av de regelbundna återkommande genomgångarna i registret, t.ex. för debitering av skatt och utfärdande av kontrollmärke.

De nuvarande bestämmelserna i ASF om beslut och fullföljd av talan synes vara i princip användbara även i det nya systemet. Enligt gällande regler anses själva debiteringen av skatt inte som ett beslut av

länsstyrelsen. I stället kan den som är missnöjd med debiteringen påkalla ett särskilt, länsstyrelsens beslut i skattefrågan. Inte heller i det nya systemet kan man betrakta skattedebitering som särskilt beslut, eftersom debitering sker i datamaskin enligt härför uppgjorda program. Den som anser att skatt påförts honom oriktigt för visst fordon bör påkalla särskilt beslut av länsstyrelsen i det län där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret. Mot länsstyrelsens beslut kan sedan föras talan i samma ordning som för närvarande. Utredningens förslag till ändring i 7 § andra stycket ASF har utformats i enlighet med det anförda.

När det gäller olika åtgärder och förfaranden inom det område som regleras av BRK är det ofta klart att beslut fattas av myndighet efter en faktisk prövning i enskilt fall. Detta är förhållandet i fråga om beslut av trafiksäkerhetsverket enligt 33 § rörande särskilt leveranstillstånd samt i fråga om beslut av länsstyrelse enligt 6 § rörande registrering, enligt 8 § sista stycket rörande obligatorisk avställning, enligt 9 § sista stycket rörande duplett av registreringsbevis, enligt 13 § rörande duplett av kontrollmärke, enligt 14, 15 eller 16 § rörande avställning eller förlängning av avställning, enligt 19 § rörande särskilt begränsat körtillstånd, enligt 25 eller 26 § rörande avregistrering, enligt 29 § rörande saluvagnslicens, enligt 30 § andra stycket rörande duplett av saluvagnsmärke, enligt 37 § rörande duplett av registrerings skylt eller provisorisk skylt och enligt 41 § tredje stycket om föreläggande eller utdömande av vite. Däremot torde man inte kunna säga att utfärdandet av kontrollmärke sker enligt beslut av trafiksäkerhetsverket. Begreppet utfärda avser närmast det förhållandet att märke framställs och skickas ut genom processer i den centrala datamaskinläggningen. Detta och andra förfaranden styrs i stor utsträckning av rapporter från besiktningsmän och försäkringsbolag, av besked från länsstyrelsernas personregister och av uppgifter från fordonsägarna, utan att man i något skede kan urskilja ett direkt

beslut av länsstyrelse eller bilregister. Det synes därför lämpligt att man, enligt det mönster som anges i ASF, ger den, som anser sig lida förfång, möjlighet att påkalla särskilt beslut i andra frågor än de som avgjorts genom regelrätta beslut. Sådant beslut bör för enhetlighetens skull fattas av länsstyrelsen i det län där det ifrågavarande fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret.

Talan mot länsstyrelsens beslut bör föras hos trafiksäkerhetsverket.

I enlighet med principerna i den förut redovisade lagrådsremissen bör talan mot trafiksäkerhetsverkets beslut föras hos kammarrätten, dels när beslut gäller fråga, vari länsstyrelse beslutat utan att detta särskilt påkallats, dels när beslut eljest i fråga om visst fordon avser registrering, avställning, anteckning i bilregistret, rätt att bruka fordon utan hinder av 4 eller 18 § eller föreläggande eller utdömande av vite. I övrigt förs talan mot trafiksäkerhetsverkets beslut genom besvär hos Kungl. Maj:t i statsrådet.

Trafiksäkerhetsverkets och länsstyrelsens beslut bör gälla utan hinder av förd talan.

De redovisade övervägandena har kommit till uttryck i 44 § BRK.

7.1 Placeringen av registreringsskyltar och kontrollmärken

I 21 § 1 mom. VTF sägs bl.a. att registreringsskylt skall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill och på släpfordon baktill. Om släpfordon kopplas till bil och bilens skylt till följd härav inte med lätthet kan avläsas skall baktill på släpfordonet eller, om flera släpfordon tillkopplats, på det sista av dessa vara anbragt likadan skylt som skall föras på den dragande bilen.

När det gäller motorfordon synes det inte finnas anledning att överge nuvarande principer. I fråga om släpfordon skulle en enkel lösning vara att alltid låta sådant fordon baktill föra sitt eget registreringsnummer. Detta överensstämmer också med den i Wien den 8 november 1968 undertecknade men av Sverige ännu inte biträdda konventionen rörande vägtrafik, vari sägs att släpfordon i internationell trafik baktill skall vara försedda med registreringsskylt med släpfordonets registreringsnummer.

Den nuvarande bestämmelsen om att fordonskombination baktill skall föra det dragande fordonets registreringsnummer är emellertid väsentlig för möjligheterna att fastställa ägaransvar i olika sammanhang. Bl.a. bestämmelserna i *lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik* är härvid av intresse. Enligt huvudregeln i denna är ägare till automobil, även om han inte är vållande, ansvarig för

skada, som till följd av trafik med bilen tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som inte befordras med bilen. Automobil definieras i lagen så att den — med VTF:s terminologi — blir tillämplig på motorfordon och gummihjulsförsedda traktorer.

Om en fordonskombination baktill för släpvnags registreringsnummer minskar möjligheterna att med hjälp av registret hitta den vid skadefall ansvarige ägaren. I många fall kommer visserligen de noteringar om utfallet av särskild kopplingsbesiktning, varmed registret bör kompletteras, att göra det möjligt att med hjälp av släpvnags registreringsnummer få upplysning om ägaren till dragande fordon i en fordonskombination. Det är emellertid endast en mindre del av hela antalet släpvnagar som är underkastad reglerna om särskild kopplingsbesiktning. Den minskade möjligheten till identifiering av dragfordonets ägare synes vara en så väsentlig nackdel att det inte är möjligt att låta släpfordon föra endast sitt eget registreringsnummer baktill. En fordonskombination bör därför liksom i dag baktill föra det dragande fordonets registreringsnummer. Beträffande släpfordonets eget registreringsnummer återkommer utredningen i det följande.

Med hänsyn till kontrollmärkenas funktion är det av största vikt att de anbringas på fordon på sådant sätt att man lätt och snabbt kan uppmärksamma märkena. De bör

om möjligt ha en enhetlig placering på alla fordon. Det är självfallet en fördel om de sitter nära fordonets registreringsnummer. Märkena bör i görligaste mån vara skyddade mot yttre påverkan och inte kunna avlägsnas utan att de blir omöjliga att använda på nytt.

De kontrollmärken som nu används för att visa att periodisk kontrollbesiktning skett placeras i vanliga fall på insidan av vindrutan. I vissa andra länder där man använder kontrollmärken har man samma placering. Denna har fördelen att märkena är tämligen väl skyddade mot stöld och yttre påverkan. Nackdelen är att märkena kan vara siktskymmande och att man inte kan anbringa dem på samma plats på alla fordon eftersom vissa saknar vindruta.

I åtskilliga länder såsom Förbundsrepubliken Tyskland och i vissa stater i USA placeras kontrollmärken på en av registreringsskyltarna, vanligen den bakre. Systemet har den fördelen att märkena kan fästas på samma plats på alla fordon. Märkena blir emellertid lätt åtkomliga för yttre påverkan. I viss mån kan denna olägenhet minskas genom att distributionen av märkena ordnas så att man inom en mycket kort tid kan få nya märken i stället för förkomna. Risken för att märkena skall tillgripas för att användas på andra fordon kan radikalt minskas genom att märken tekniskt genom brottanvisningar eller på annat sätt utformas så att de förstörs om man försöker avlägsna dem.

Vid undersökningar som utredningen har låtit företa har det visat sig möjligt att framställa kontrollmärken i plastmaterial av sådant utförande att de är lätta att fästa på registreringsskyltar, svåra att avlägsna utan att de går sönder och har god hållfasthet och beständighet. De kontrollmärken som används i USA är tillverkade av självhäftande plastmaterial som i många stater gjorts reflekterande. Dessa märken fyller enligt vad utredningen erfarit alla rimliga krav i nyssnämnda hänseenden.

Med hänsyn till vad som nu sagts förordar utredningen att kontrollmärke placeras på registreringsskylt.

Kontrollmärkets funktion gör att det är viktigt att märket fästs på den av fordonets skyltar där det i olika situationer är lättast att uppmärksamma. Om märket placeras på den främre skylten är det i hög grad utsatt för nedsmutsning och stenskott. Under mörker kan märket vara svårt att se eftersom den främre skylten inte är belyst. Amerikanska erfarenheter visar att de trafikövervakande organen har ojämförligt störst nytta av kontrollmärke som sitter på den bakre skylten. En stor del av övervakningen på vägarna sker nämligen med hjälp av bil eller motorcykel och trafiken iakttas då vanligen bakifrån. Vid kontakter som utredningen haft med rikspolisstyrelsen har denna förklarat att man från polisens sida föredrar att märket placeras på den bakre skylten. Med hänsyn till vad som nu sagts förordas för fordon med två registreringsskyltar att märket placeras på den bakre.

Att dragfordonets registreringsnummer skall anbringas baktill på släpfordon skapar vissa problem.

Registreringsskylt med kontrollmärke bör vara anbragt på varaktigt sätt. Det är därför olämpligt att låta fordonsägare vid användning av släpfordon flytta bakre skylt, på vilken dragfordonets kontrollmärke alltså sitter, från dragfordonet till släpfordonet för att senare flytta den tillbaka när endast dragfordonet skall användas. Dessutom talar psykologiska skäl mot en sådan lösning. Den skulle beröra även alla dem som äger endast ett släpfordon och som annars kunde låta dragande fordonets registreringsnummer vara stadigvarande anbragt på släpfordonet. Det är troligt att fordonsägare i åtskilliga fall skulle glömma skylta om fordonen vid växling från färd med till färd utan släpvagn och omvänt. Släpfordon bör därför förses med en separat registreringsskylt som upptar det dragande fordonets registreringsnummer. Denna typ av skylt bör vara flyttbar för att kunna användas av fordonsägare som brukar olika kombinationer av släp och dragande fordon.

Överenskommelserna i den tidigare nämnda vägtrafikkonventionen måste emellertid

så långt möjligt beaktas. Enligt denna skall som nämnts släpfordon i internationell trafik baktill föra sitt eget registreringsnummer.

Det torde dock inte vara möjligt att låta ett släpfordon baktill vara försett med två skyltar med olika registreringsnummer, såvida inte skyltarna skiljer sig påfallande i utseende eller utformning. En lösning som innebär att släpfordons skylt ges en helt annan utformning än andra registreringsskyltar synes varken från tillverkningstekniska eller andra synpunkter vara tillfredsställande.

Med hänsyn till att det också är angeläget att inte gå ifrån principen att kontrollmärke skall vara anbragt på registreringsskylt har utredningen funnit att följande lösning synes lämplig.

Samma grundläggande regler om skyltar på fordon skall alltså tillämpas som nu med det undantaget att släpfordon skall ha egen registreringsskylt. (Beträffande skylt på motorcykel hänvisas till det följande.) Ägare av fordon med draganordning för släpfordon erhåller en extra skylt med dragande fordons registreringsnummer. Den är utförd som ordinarie registreringsskylt med det undantaget att en urstansning i storlek svarande mot kontrollmärket är gjord på platsen för kontrollmärket. Släpfordonets ordinarie skylt placeras i en skylthållare som är så konstruerad att man utanpå den ordinarie skylten kan anbringa och låsa den extra skylten med dragande fordons registreringsnummer. Sistnämnda skylt döljer sålunda släpfordonets registreringsnummer samtidigt som släpfordonets kontrollmärke är synligt. På detta sätt skyltas släpfordonet när det är kopplat till bil vid färd inom landet. Vid färd med släpfordonet utomlands avlägsnas tillfälligt skylten med det dragande fordons nummer för att bestämmelserna i tidigare nämnda vägtrafikkonvention skall uppfyllas. I registret hålls kontroll över utlämnad extra skylt. Sådan skylt skall återlämnas till registreringsmyndighet samtidigt som ordinarie skylt vid avregistrering.

De registreringsskyltar utredningen föreslår under 7.2 kan i en del fall bli svåra att på ett lämpligt och säkert sätt anbringa framtill

på motorcyklar. För närvarande gäller att registreringsskylt, anbragt framtill på motorcykel, får ha särskilt utseende. Den nuvarande skylten har enligt bestämmelserna så förhållandevis små tecken att dess läsvärde i trafiken torde vara mycket begränsat. Det bör därför vara möjligt att utan att eftersätta trafiksäkerhetssynpunkterna bestämma att motorcykel behöver föra registreringsskylt endast baktill. Utredningen föreslår att en sådan regel införs. Även detta överensstämmer med den tidigare nämnda i Wien under-tecknade vägtrafikkonventionen.

Bestämmelserna i 21 § 1 mom. VTF har med de ändringar som följer av förslagen i detta avsnitt överförts till 34–36 §§ BRK såvitt de avser registreringsskyltar. Bestämmelserna i nämnda mom. om saluvagnsskyltar utgår enligt förslagen under 5.2.3 och bestämmelserna om interimsskylt har, på sätt som framgår av avsnitt 5.1.3 flyttats till 12 § 1 mom. VTF.

I 21 § 1 mom. VTF har i stället intagits en erinran om de bestämmelser rörande interimsskyltar och turistvagnsskyltar som skall stå kvar i VTF ävensom om de särskilda bestämmelserna om skyltar utanför VTF:s ram (registreringsskyltar samt de speciella lagen av skyltar för exportvagnar och för fordon med tillstånd enligt 33 § BRK).

Eftersom registrerat släpfordon enligt förslagen i fortsättningen alltid skall vara försett med egen registreringsskylt behövs inte föreskriften om uppgift angående registreringsnummer på den särskilda skylt som är föreskriven i 21 § 2 mom. e VTF.

7.2 Utformningen av tecken och skyltar

7.2.1 Gällande bestämmelser

Närmare bestämmelser om registreringsskyltar finns i 43 § VTK. Där stadgas att registreringsskylt skall vara av rektangulär form, att bokstäver och siffror på registreringsskylt för motorfordon skall ha en höjd av 75 mm och en stapelbredd av 15 mm och att avståndet mellan bokstav och siffra skall vara 20 mm samt mellan bokstäver och siffror inbördes 13 mm. I bilagor till VTK visas hur bokstäver och siffror i huvudsak skall se ut och hur de skall vara anbragta på en resp. två rader. Det senare är tillåtet när skylt upptar flera än fyra siffror eller två bokstäver och flera än tre siffror. På tvåradig skylt skall avståndet mellan raderna vara 15 mm men får på centralt belyst skylt ökas till

högst 50 mm.

På registreringsskylt för traktor eller motorredskap skall bokstäver och siffror ha en höjd av 50 mm och en stapelbredd av 10 mm. Avståndet mellan bokstäver och siffror inbördes skall vara 8 mm. I bilagor till VTK visas hur bokstäver och siffror i huvudsak skall se ut och hur bokstavsbeteckningen skall vara anbragt 10 mm över siffrorna.

43 § VTK innehåller dessutom en särbestämmelse för registreringsskylt anbragt framtill på motorcykel, enligt vilken bokstäver och siffror samt inbördes avstånd mellan dem liksom avstånd mellan raderna på tvåradig skylt får vara av samma storlek som på registreringsskylt för traktor. Avståndet mellan bokstav och siffra skall därvid vara 15 mm.

Bokstäver och siffror skall vara utförda i svart på vit botten eller vara utstansade ur vitt material mot svart bakgrund. 51 § VTK slutligen föreskriver att bl.a. registreringskyltar skall vara förfärdigade av metallplåt eller av annat i fråga om hållbarhet därmed jämförligt material.

I 44 § VTK sägs att interimsskylt som avses i 12 § 1 mom. VTF skall uppta bokstavsbeteckningen för det län där skylten lämnas ut samt ett ordningsnummer. Skylten skall ha samma utseende som registreringskylt enligt 43 § VTK med den skillnaden att bokstäver och siffror skall vara utförda i vitt på röd botten. På baksidan av interimsskylt skall uppgift finnas om vilken polismyndighet som lämnat ut skylten.

I 47 § VTK stadgas att saluvagnsskylt som avses i 13 § 1 mom. VTF skall vara av rektangulär form. Den skall i ordningsföljd uppta bokstavsbeteckningen för länet, ordningsnummer samt en bokstav angivande det slag av fordon som skylten avser. Därvid skall bokstaven B användas för bil, M för motorcykel, T för traktor eller motorredskap och S för släpvagn. I fråga om bokstäver och siffror på skylten skall gälla vad som sägs i 43 § om registreringsskylt med den skillnaden att tecknen skall tas upp i en rad och vara utförda i vitt på grön botten. Den bokstav som anger fordonsslaget skall vara

50 mm hög och ha en stapelbredd av 10 mm och i övrigt i huvudsak överensstämma med den bilaga som anger utformningen av tecken på registreringsskylt.

I 60 § VTK sägs att turistvagnsskylt som avses i 27 § 5 mom. VTF skall uppta bokstavsbeteckningen för det län där skylten lämnas ut, ordningsnummer samt nationalitetsbeteckningen S. Skylten skall ha samma utseende som registreringsskylt enligt 43 § VTK med den skillnaden att bokstäver och siffror skall vara utförda i rött på vit botten.

Enligt 9 § exportvagnskungörelsen skall länsbokstav och siffror i ordningsnumret på exportvagnsskylt vara utförda i svart på vit botten i en rad och i övrigt anbragta och utformade i överensstämmelse med vad som sägs i 43 § VTK om registreringsskylt. På exportvagnsskylten skall finnas två 50 mm breda lodräta, röda fält, det ena före länsbokstaven och det andra efter ordningsnumret. På fälten skall anges med vita siffror, på det förra den månad, på det senare det kalenderår till och med vilken bilen får stå kvar i exportvagnsförteckning enligt 6 § exportvagnskungörelsen. Siffrorna skall placeras i ordning uppifrån och ner 20 mm före länsbokstaven och efter ordningsnumret. De skall ha en höjd av 50 mm och en stapelbredd av 10 mm. Avståndet mellan dem skall vara 8 mm.

7.2.2 Tidigare utredningar och förslag

Som nämnts i principbetänkandets avsnitt 10.2 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelser till Kungl. Maj:t den 27 januari 1956 och den 15 januari 1962 lagt fram förslag om registreringsskyltar. Den förstnämnda skrivelsen innehåller en rad synpunkter på skyltarnas och tecknens utformning. I anslutning till remissbehandling av skrivelsen utfördes under våren 1956 vid Stockholms högskolas psykotekniska institut en undersökning rörande utformningen av registreringsskyltar på bilar.

År 1964 utfördes vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet en undersökning avseende en jämförelse av synbarhet

och läsbarhet mellan konventionella registreringsskyltar och registreringskyltar med reflekterande bakgrund. Undersökningsrapporten har överlämnats till utredningen. Inom Economic Commission for Europe (ECE) pågår inom olika arbetsgrupper arbete för att åstadkomma enhetliga regler för registreringsskyltars beskaffenhet och placering.

Bilregisterutredningen har enligt särskilt medgivande av chefen för kommunikationsdepartementet anlitat Svenska utvecklingsaktiebolaget för att utföra en undersökning av lämpliga tekniska specifikationer för registreringsskyltar och kontrollmärken i det nya registreringssystemet. Utvecklingsbolaget har i sin tur för vissa moment i undersökningen anlitat psykologiska institutionen i Uppsala.

I de följande delavsnitten hänvisas till nu nämnda skrivelser och undersökningar. Utöver vad som här särskilt nämnts har utredningen under sitt arbete mottagit och övervägt en rad förslag angående registreringskyltar.

I avsnitt 10.3 i principbetänkandet föreslog utredningen att registreringsbeteckningar i det nya registreringssystemet skall bildas av tre bokstäver och tre siffror utan hemortsanknytning. Förslaget biträds i prop. 1969:30.

7.2.3 Tecknens form och storlek

Det synes vara en allmän uppfattning att den nuvarande utformningen av tecknen på registreringsskyltar är otillfredsställande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslår i sin skrivelse år 1956 att höjden på tecknen, 75 mm, bibehålls men att stapelbredden minskas från nu föreskrivna 15 mm till 11 mm vilken bredd enligt styrelsen visat sig vara lämpligast med hänsyn till läsbarheten. Styrelsen anser att vissa tecken lätt kan förväxlas med varandra och lägger fram förslag enligt vilket tecknen ges en rundare form.

Psykotekniska institutet bekräftar i sin undersökning år 1956 att den nuvarande stapelbredden är för stor. Slutsatsen styrks med rikliga hänvisningar till tidigare utförda

vetenskapliga undersökningar. Samma slutsats drar psykologiska institutionen i Uppsala år 1970. Institutionen nämner också att tidigare prov tyder på att en stapelbredd på 10 mm är bäst för svarta tecken på vit bakgrund medan vita tecken på svart bakgrund skulle kräva mindre stapelbredd.

I det nämnda inom ECE pågående arbetet har en sammanställning gjorts av mått på skyltar och tecken från ett stort antal länder. Sammanställningen visar att av 24 redovisade länder använder 17 länder tecken med en stapelbredd på 12 mm eller mindre.

I detta sammanhang kan nämnas att inom ECE utförts vissa läsbarhetsprov gällande skyltar belagda med reflekterande material. Tecknen på dessa skyltar har varit 80 mm höga och 46 mm breda (avser de bredaste tecknen) och tecknens stapelbredd 10 mm.

De gjorda undersökningarna ställer det enligt utredningens uppfattning utom allt tvivel att tecknens nuvarande stapelbredd måste minskas för att ge bästa möjliga läsbarhet. Utredningen förordar en stapelbredd på 10 mm. Tecknens höjd bör bibehållas vid nuvarande 75 mm. Större tecken skulle givetvis i och för sig ge bättre läsbarhet men nödvändiggör också ett större format på skyltarna vilket leder till bl.a. ökade risker för skador. Tecknens största bredd bör enligt psykologiska institutionen i Uppsala vara omkring 2/3 av teckenhöjden. Utredningen föreslår en teckenbredd (för bredaste tecken) av 50 mm.

Utredningens förslag till formgivning av tecknen framgår av bilaga 4.

7.2.4 Skyltars och teckens färg

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar i sin skrivelse 1956 en övergång till vita tecken på svart bakgrund. Styrelsen anser att de vita skyltarna ofta mörknar med tiden och är känsligare för nedsmutsning. Styrelsen säger också att de upphöjda tecken som idag används på skyltarna ger så stark skuggbildning på den vita botten vid belysning från skyltlyktan att registreringsnumret inte kan avläsas ens på nära håll. Styrelsen hänvisar

till i Amerika utförda undersökningar enligt vilka skylt med vit bakgrund och svarta tecken har ett något högre uppmärksamhetsvärde än svart skylt med vita tecken medan däremot den sistnämnda färgkombinationen visat sig ge betydligt större läsavstånd vid belysning i mörker.

Psykotekniska institutet refererar till ett stort antal undersökningar vilkas resultat inte ger någon klar tendens. I sin sammanfattning uttrycker sig institutet försiktigt och säger att möjligen är en övergång till vita tecken på svart botten att rekommendera. Institutet tillfogar att tecknen härigenom kunde göras ytterligare något smalare vad streckvidden (stapelbredden) beträffar. En av arbetsgrupperna inom ECE säger i en rapport år 1964 om registreringsskyltars läsbarhet att kombinationen svart och vitt är bäst varvid läsbarheten är störst med svarta siffror på vit bakgrund.

Psykologiska institutionens i Uppsala studie av problemet 1970 ger inte något utslag i frågan. Studier av tillgänglig litteratur visar att de forskningsresultat som presenterats är motsägelsefulla.

I den i Sverige förda diskussionen i frågan är det genomgående kombinationerna av svart och vitt som har behandlats. Enligt uppgift från psykologiska institutionen i Uppsala är det också dessa färgkombinationer som allmänt ger den bästa kontrastverkan och därmed på registreringsskyltarna kan beräknas ge högsta läsvärdet.

Enligt vad utredningen inhämtade under studiebesök i USA finns olika meningar hos de amerikanska myndigheterna om lämpligaste färgsättning på registreringsskyltar. Stora skillnader föreligger också i detta hänseende mellan de olika staterna i USA.

Utredningen anser att frågan kan begränsas till ett val mellan de två kombinationerna av svart och vitt.

De invändningar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorde mot skyltar med vit bakgrund torde inte ha betydelse för val av färgkombination i det nya registreringssystemet. Skylten skall där tillverkas i enhetligt material och tecknen präglas i skyltämnet.

Ytbehandlingen kommer också att vara densamma när det gäller bakgrund och tecken. Det finns då ingen anledning att anta att exempelvis vit bakgrund med tiden skulle mörkna mer än vita tecken. Inte heller kan det förutsättas att vit bakgrund är mer smutssamlade än vita tecken. Tecknen kommer visserligen att vara reliefpräglade och ligga något över bakgrunden. Det kan då sägas att smuts lätt samlas mellan tecknen. Å andra sidan blir tecknen mer utsatta inte bara för nedsmutsning utan för repning o.d. mindre skador vid kontakter med fordon och andra föremål. Tecknen kommer att ligga högst 1,5 mm över bakgrunden. Prov har visat att skuggbildeffekten då blir föga besvärande.

När det vidare gäller att allmänt avgöra vilken av de båda svartvita kombinationerna som har den bästa läsbarheten synes utförda undersökningar och tillgänglig litteratur inte ge någon säker ledning. Närmast torde den slutsatsen ligga att de båda kombinationerna är i stort sett lika väl läsbara.

Utvecklingsbolaget förordar vit bakgrund från tillverkningsynpunkt emedan svart färg har bättre täckförmåga vid färgsättning av texten.

Om man i framtiden vill göra försök med skyltar med reflekterande bakgrundsmaterial (se avsnitt 7.2.7) kräver detta att skyltarna har ljus bakgrund. En väsentlig synpunkt i sammanhanget är att det kontrollmärke som enligt utredningens förslag skall anbringas på registreringsskylt är lättare att åstadkomma i färger som är väl synliga mot ljus bakgrund än mot mörk.

Utredningen förordar att den nuvarande färgsammansättningen, svarta tecken på vit bakgrund, bibehålles.

7.2.5 Skyltars form och storlek. Tecknens placering

Registreringsskyltarna bör även i fortsättningen vara rektangulära.

När det gäller skyltarnas mått har arbetsgruppen för fordonskonstruktioner inom ECE beträffande bakre registreringsskylt

föreslagit att följande föreskrifter rekommenderas. Antingen får skyltens storlek inte överstiga 340 x 120 mm (breddmått anges först) eller också får ett val ske mellan breda skyltar och höga skyltar varvid maximimåtten för bred skylt skall vara 520 x 120 mm och för hög skylt 340 x 240 mm.

Rekommendationen överensstämmer med nuvarande svenska bestämmelser. Att några förslag beträffande den främre registreringsskylten inte ingår i ECE-arbetena torde hänga samman med att den vid tidpunkten för framläggande av förslaget gällande internationella konventionen rörande vägtrafik inte ställde krav på annan skylt än bakre.

Den nuvarande ordningen med en- och tvåradiga skyltar och särskilda föreskrifter om storlek på och avstånd mellan tecken på skyltar för traktor och motorcykel ger upphov till skyltar av flera olika format. Utvecklingsbolaget betonar de nackdelar detta skulle medföra i en automatiserad tillverknings- och distributionsprocess i ett nytt registreringssystem. Den enradiga skylten är lämpligast eftersom den är mindre utsatt för skador. Bolaget säger sig dock för närvarande inte se någon möjlighet att helt utesluta den tvåradiga registreringsskylten eftersom många bilar har särskilt utrymme för skylt i vilket enradig skylt inte får plats.

Utredningen anser i likhet med utvecklingsbolaget att det tills vidare är nödvändigt att ha både en- och tvåradiga skyltar. Traktorskyltar av särskilt format torde däremot inte vara erforderliga. På motorcykel torde skylt behöva föras endast baktill i enlighet med vad som sägs i avsnitt 7.1. Sådan skylt bör vara av samma format som skyltar på andra fordon.

Beträffande tecknens placering på en- resp. tvåradig skylt och det inbördes avståndet mellan tecken och rader lämnar utredningen förslag i det följande.

Som framgår av avsnitt 7.1 föreslår utredningen att det kontrollmärke som skall finnas på varje fordon placeras på registreringsskylt. Om fordonet har två skyltar placeras märket på den bakre. Vissa förslag om märkets utformning finns i avsnitt 7.3.

På en enradig skylt placeras de tre bokstäverna först, därefter kontrollmärket och sist de tre siffrorna. Centrumavståndet mellan bokstäver och siffror inbördes liksom mellan sista bokstaven och utrymmet för kontrollmärket och mellan utrymmet för kontrollmärket och första siffran bör vara 65 mm.

På en tvåradig skylt placeras bokstäverna överst och siffrorna rakt under dem. Kontrollmärket placeras till vänster om den första bokstaven. Avståndet mellan raderna bör vara 15 mm och centrumavståndet mellan tecknen inbördes och mellan utrymmet för kontrollmärket och första bokstaven 65 mm.

Skyltarnas yttermått bör fastställas till (med breddmått angivet först) 485 x 120 mm resp. 290 x 210 mm.

I bilaga 4 ges exempel på hur en- resp. tvåradiga registreringskyltar kan se ut enligt utredningens förslag. Främre skylt på fordon som bär två skyltar har samma utseende fränsett att kontrollmärke saknas och att främre och bakre skylt kan ha olika format på samma fordon.

7.2.6 Skytlarnas utförande

Registreringskyltar finns för närvarande i ett stort antal utföranden, vilket hänger samman med att det står var och en fritt att tillverka, sälja och använda dem så länge de uppfyller de tämligen allmänt hållna kraven i författningsbestämmelserna. Dessa föreskriver som ovan nämnts att skyltarna skall vara förfärdigade av metallplåt eller annat i fråga om hållbarhet därmed jämförligt material.

Bland de skyltar som förekommer i handeln kan nämnas skyltar av lackerad järnplåt med påmålade (screentryckta) tecken. Dessa kan vara tryckta på den plana plåten eller uppstansade ur plåten och målade eller tryckta. Även fastnitade, pressgjutna tecken används liksom kompletta pressgjutna skyltar. I stället för lackerad järnplåt används ibland eloxerad aluminiumplåt. På sista tiden har plast kommit till stor

användning. Sålunda finns hårdplastskyltar med tryckta tecken, med tecken av självhäftande plastfolie eller med fastnitade eller klistrade gjutna plasttecken med olika profiler. Även skyltar tryckta på självhäftande plastfolie, som kan fästas direkt på karosseriplåten eller lösa bokstäver eller siffror, som kan kombineras till önskade registreringsnummer och fästas på en slät skylt eller direkt på karosseriplåten, förekommer och används i stor omfattning.

Nackdelar synes särskilt vara förknippade med de lösa, upphöjda tecknen. Dels har de ofta bristande formbeständighet, dels lossnar de och faller bort och dels blir de ofta genom skuggbildning från olämplig skyltbelysning svåravlästa i mörker. En måttlig upphöjning från bakgrunden t.ex. genom uppstansning av tecknen i skyltar av järnplåt anses inte försämra läsbarheten. I ett utkast till rekommendation som gjort i ECE-arbetet sägs att frånsett registreringsnumrets tecken, som får vara upphöjda, skall skyltarnas yta som uppbär tecknen vara slät. Vid läsbarhetsprov inom ECE har man bestämt att inte göra några försök med skyltar med försänkta tecken men att som normala skyltar godtaga sådana, där tecknen är något upphöjda — dock högst 2 mm — utan skarpa kanter.

Utvecklingsbolaget rekommenderar att skylt tillverkas i ett stycke och att tecknen reliefpräglas med en upphöjning över skyltens yta på högst 1,5 mm. Utrymme för kontrollmärke bör utmärkas i form av en lätt försänkning i skyltytan. Runt skyltens kanter präglas eventuellt en förstövning.

Som material i skyltarna förordar bolaget i första hand aluminiumplåt eller varmgalvaniserad glödgad stålplåt. I båda fallen kan plåten lackeras före textpräglingen. Termoplast kan enligt bolaget också tänkas användas men är inte lika hållfast och tillåter inte lika snabb präglingsprocess. När det gäller fastsättningsanordning för skyltarna förordar utvecklingsbolaget att självgående eller annan skruvtyp med specialutformat huvud används så att fordonsägaren själv kan montera skyltarna.

Utredningen ansluter sig till de synpunk-

ter som framförts av utvecklingsbolaget i fråga om val av material för skyltarna och utförandet av dessa. Det är emellertid ännu för tidigt att slutgiltigt avgöra materialvalet. Ytterligare undersökningar krävs för detta. Det exakta detaljutförandet av skyltarna med fastsättningsanordning får därmed också bero en tid. Utredningen förutsätter att det skall ankomma på bilregisternämnden att i fortsättningen handlägga dessa frågor.

7.2.7 Reflekterande material

Under senare år har i olika sammanhang diskuterats i vilken utsträckning man kan öka möjligheterna att observera fordon i trafiken och att avläsa deras registreringsbeteckningar genom att i tillverkningsprocessen låta ytbelägga registreringsskyltarna med ett ljusreflekterande material.

I åtskilliga stater i USA och i flera andra länder föreskrivs att reflekterande material skall användas i skyltarna. På en del håll har den enskilde fordonsägaren rätt att använda reflekterande material om han så önskar.

Som tidigare nämnts gjordes år 1964 vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet en jämförande undersökning av synbarhet och läsbarhet hos konventionella registreringsskyltar och registreringsskyltar med reflekterande bakgrund. Undersökningen leddes av nuvarande fil. dr Kåre Rumar som senare anlitats av ECE för utförande av läsbarhetsprov med reflekterande registreringsskyltar.

Rumars undersökning gav sammanfattningsvis följande resultat. I dagsljus ger skyltar med reflekterande och icke reflekterande material lika långa läsavstånd. I mörker ger de reflekterande skyltarna längre såväl läs- som upptäcktsavstånd, förutsatt att betraktaren har någon ljuskälla i sin omedelbara närhet (t.ex. sitter i en bil med tända strålkastare). En reflekterande skylt kan då läsas på ungefär dubbelt så långt avstånd som en icke reflekterande när skyltbilen inte för belysning och på ungefär tre gånger så långt avstånd när skylten är placerad mellan två strålkastare med halvljus påslaget.

Den reflekterande skylten upptäcks på fem gånger så långt avstånd som den icke reflekterande när skyltbilen inte för belysning och på ungefär sex gånger så långt avstånd när skylten är placerad vid endast en strålkastare med halvljus påslaget. Rumar säger att fördelarna erhålles utan att man kan upptäcka några direkta svagheter på andra områden. Den sistnämnda slutsatsen bekräftas av de undersökningar Rumar senare utfört för ECE.

Den läsbarhetsstudie som utfördes vid psykologiska institutionen år 1970 på begäran av utvecklingsbolaget och redovisas i bolagets rapport till bilregisterutredningen var av mer begränsad omfattning och avsåg delvis andra frågor. Den synes emellertid delvis bekräfta de tidigare undersökningsresultaten.

De väsentligt längre upptäcktsavstånden kan synas ge större möjlighet att i tid upptäcka fordon som placerats på vägbanan med släckt belysning. Fordon skall emellertid enligt 3–5 §§ VTF baktill föra särskilda reflexanordningar. Dessa är visserligen ofta betydligt mindre i omfång än en registreringsskylt men enligt av Rumar redovisade undersökningsresultat upptäcks även normala fordonsreflexer på ett sådant avstånd (> 250 m) att en bilförare kan väntas hinna vidta lämplig åtgärd. Detta förutsätter dock att fordonet i fråga är uppställt i stort sett i färdriktningen. Ett fordon som är uppställt på fel sida av vägen med släckt belysning bör kunna upptäckas tidigare i mörker om det bär reflekterande skylt. Likaså visar undersökningen att om man möter ett fordon med reflekterande skylt och endast en strålkastare tänd bör man tidigare kunna avgöra att det är ett brett fordon än om fordonet bär en icke reflekterande skylt.

Vissa trafiksäkerhetssynpunkter talar alltså för användning av reflekterande material i skyltarna.

Det förhållandet att läsbarhetsavståndet är större för reflekterande skylt innebär främst att polisen i sin trafikövervakning och spaningsverksamhet från bil i mörker lättare kan läsa registreringsnummer. Detta är givetvis värdefullt.

En väsentlig nackdel är att en skylt belagd med reflekterande material enligt utvecklingsbolagets beräkningar blir ungefär två och en halv gång så dyr att framställa som en vanlig skylt. Tillverkaren av reflexmaterialet uppger att dess reflekterande verkan väsentligt avtagit efter fem år. Det innebär att en del fordonsägare efter en tid nödgas byta ut en i övrigt användbar skylt för att ha en skylt med tillfredsställande reflexverkan.

Vad beträffar möjligheterna att utnyttja reflekterande skyltar som en extra reflexanordning för att med dess hjälp snabbare upptäcka fordon anser utredningen att synpunkterna väsentligt förlorar i värde om metoden medför nackdelar på annat område. Frågan om hur fordon skall vara utrustat med reflexanordningar bör enligt utredningens uppfattning lösas i ett sammanhang. Det ankommer inte på utredningen att lösa denna fråga.

Det är i stället främst de nämnda trafikövervakningssynpunkterna som är av intresse. Man bör emellertid hålla i minnet att det här endast är vissa marginella förbättringar under vissa givna förutsättningar som kan ske. Härtill kommer, som nämnts, att registreringsskyltar med reflekterande material kan väntas bli avsevärt dyrare för den enskilde och att skyltens reflexverkan kan väntas avta efterhand.

Med hänsyn till det anförda anser sig utredningen inte kunna förorda att skyltarna utförs i reflekterande material. Utredningen vill dock påpeka att förslagen i övrigt till skyltutformning gör det möjligt att använda skyltarna i det nya registrerings-systemet för eventuella prov med reflekterande material.

7.2.8 Särskilda slag av skyltar

Särskilda saluvagnsskyltar kommer enligt avsnitt 5.2.3 inte att behövas i det nya registreringssystemet. Däremot krävs fortfarande särskilda interimis-, turistvagns- och exportvagnsskyltar.

Turistvagnsskyltar används i ringa omfattning. I det nya registreringssystemet kommer

enligt utredningens uppfattning inte heller interimregistrering och interimsskyltar att behöva utnyttjas i nämnvärd utsträckning.

Det skulle då medföra en förhållandevis dyrbar specialtillverkning att anpassa utformningen av dessa skyltar till de vanliga registreringsskyltarna. Samma bestämmelser bör därför gälla som hittills beträffande utformningen av turistvagns- och interimsskyltar.

Interimsskylt bör alltså uppta i vita tecken på röd botten, en bokstavsbeteckning för det län där den lämnas ut, och ordningsnummer. Turistvagnsskylt bör uppta, i röda tecken på vit botten, en bokstavsbeteckning för det län där den lämnas ut, ordningsnummer och nationalitetsbeteckning. Inte heller teckenutformning och avstånd mellan tecken bör ändras på dessa slag av skyltar.

Exportvagn bör som sägs i avsnitt 5.3.3 tilldelas ordningsnummer bestående av tre bokstäver och tre siffror ur den vanliga nummerserien. Utformning och framställning av exportvagnsskyltar och registreringsskyltar kan därmed i viss mån samordnas. Exportvagnsskylten bör utformas som en enradig skylt med svarta tecken på vit botten. Teckenutformning och avstånd mellan tecken bör överensstämma med vad som föreslås för registreringsskyltar. Den särskilda exportvagnsmarkeringen på exportvagnsskylten behövs fortfarande och bör i princip se ut som nu.

7.3 Kontrollmärkets utformning

Kontrollmärke bör placeras på registreringsskylt på sätt som redogörs för i avsnitt 7.1.

Märkets storlek bör ungefär svara mot storleken av tecknen på registreringsskyltarna. Bredden föreslås vara 40 mm och höjden 70 mm. Märket bör göras i plast och enligt någon metod som ökar synbarheten i mörker. Exakta materialspecifikationer kan emellertid inte göras på detta stadium. Bilregisternämnden bör i fortsättningen handlägga även dessa frågor. Ett exempel på kontrollmärkets utformning ges i bilaga 4.

Utfärdat kontrollmärke bör vara individu-

aliserat på något sätt. I de amerikanska stater där kontrollmärken används görs detta vanligen genom att märkena förses med löpande nummer. För svenska förhållanden torde det dock vara lämpligare att man på märket anbringar registreringsnumret för det fordon på vilket märket skall placeras. Därigenom kan man bl.a. lättare kontrollera att märke inte används på obehörigt sätt.

7.4 Tillverkning och distribution av registreringsskyltar

7.4.1 Principbeslutet

I principbetänkandets avsnitt 10.4 föreslår utredningen att tillverkningen av registreringsskyltar ställs under statlig kontroll och att skyltarna i den nya organisationen tillhandahålls endast genom myndighetsförsorg.

Skyltarna kan tillverkas antingen av ett eller flera auktoriserade enskilda företag eller av statligt organ. Utredningen tar inte bestämd ställning i frågan men påpekar att kravet på att tillverkningen omges med vissa säkerhetsanordningar kan göra det lämpligt att förlägga den till något statligt företag som redan har att anlägga säkerhetsaspekter i sin verksamhet.

Utredningen uttalar vidare att det är naturligt att länsstyrelserna i första hand får svara för utlämnandet av skyltar men att även bilhandeln bör kunna delta i skyltdistributionen.

Ett särskilt problem utgör fordonsägarens möjligheter att få nya skyltar i stället för sådana som förstörts eller förkommit. Utredningen anger en möjlig lösning som innebär att fordonet förses med provisoriska skyltar till dess skyltar med fordonets registreringsbeteckning hunnit tillverkas och distribueras.

I prop. 1969:30 biträds utredningens förslag. Departementschefen uttalar i fråga om distributionen av skyltar att den bör handhas av statligt organ eller stå under statlig tillsyn. Olika lösningar får närmare prövas under det fortsatta arbetet. Departementschefen pekar i sammanhanget på möj-

ligheten att distribuera registreringsskyltarna direkt från det centrala bilregistret. Därmed möjliggörs enligt departementschefen en centraliserad och från säkerhetssynpunkter tillfredsställande lagerhållning och hantering av skyltarna samtidigt som distributionen kan samordnas med registrrets rutiner i övrigt vid registreringsförfarandet. Från servicesynpunkt behöver detta inte innebära några olägenheter, om exempelvis bilhandeln tillämpar en ordning, som innebär att fordonen normalt tillhandahålls i registrerat skick.

7.4.2 Utredningens fortsatta överväganden och förslag

Det är i det nya registreringssystemet angeläget att hålla effektiv kontroll över registreringsskyltar. I enlighet med principbeslutet skall därför tillverkning och distribution av skyltar ställas under statlig kontroll. I linje med dessa tankegångar föreslår utredningen som tidigare nämnts att skyltar skall återlämnas till länsstyrelse i samband med avregistrering av fordon och att anmälan för avregistrering inte skall godkännas förrän skyltarna återlämnats eller anmälan ingivits om att de förlorats.

Tillverkning, lagerhållning och distribution av registreringsskyltar måste ordnas så att både fordonsägarnas behov av service och kraven på säker och rationell hantering av skyltarna tillgodoses. Kraven är i viss mån motstridiga. Bäst service kan ges åt fordonsägarna om lager hålls på många platser och distribution kan ske genom många kanaler. Detta medför emellertid samtidigt en mindre ekonomisk hantering och risker för skyltstöder.

Som utredningen återkommer till i detta avsnitt kan skylttillverkare inte utses ännu. Tillverkningen av registreringsskyltar torde emellertid komma att ske centralt. Från den utgångspunkten har utredningen efter undersökning av olika möjligheter funnit att den i prop. 1969:30 antydda ordningen som innebär att skyltar distribueras direkt från central instans bäst förenar de krav som ställs på distributionssystemet. Detta torde

också vara det bästa sättet att tillgodose det under 1.3.6 framförda önskemålet att fordons chassinummer eller motsvarande beteckning som avses i 7 § 2 e BRK präglas på registreringsskyltarna.

Tillvägagångssättet är i korthet att det i samband med registrering av ett nytt fordon i den centrala datamaskinen stansas en hålremsa som innehåller uppgifter om registreringsnummer och ägarens namn och adress. Informationen i hålremsan förs över till en skylttillverkningsmaskin där skyltar framställs, förpackas och etiketteras i en automatisk process. Skyltarna distribueras omedelbart till fordonsägaren.

Förfarandet medför väsentliga fördelar. Risken för fel och förväxlingar vid informationsöverföringen minskar. Man slipper kostnader för lagerlokal och personal liksom utlämningskontroll och revision.

De flesta fordonen torde för att snabbt bli körklara vid försäljningen i praktiken registreras och utrustas med skyltar av bilhandlare redan medan fordonen hålls i lager.

Behov uppstår i olika sammanhang av ersättningsskylt i stället för sådan som förkommit eller förstörts. Den av utredningen föreslagna ordningen för beställning och distribution av skyltar torde komma att fungera så snabbt att ersättningsbehovet i de allra flesta fall kan tillgodoses genom att ny skylt beställs och distribueras i enlighet med den nyss beskrivna rutinen.

I undantagsfall kan emellertid olägenheter tänkas uppstå om inte skylt finns ännu snabbare tillgänglig. Utredningen förordar därför att länsstyrelserna ges möjlighet att snabbt framställa provisorisk skylt med fordons registreringsbeteckning exempelvis i form av självhäftande tecken av plast e.d. för anbringande på i övrigt färdigt skyltämne. Frågor om den närmare utformningen av sådan skylt bör handläggas av bilregisternämnden. Provisorisk skylt bör lämnas ut av länsstyrelse mot föreskriven avgift och efter anmälan från fordonsägaren med skriftlig försäkran om förlusten av den ordinarie skylten. Samtidigt som provisorisk skylt lämnas ut beställs duplett av ordinarie skylt

enligt tidigare beskrivna skyltbeställningsrutin. När fordonsägaren erhåller den ordinarie skylten skall den provisoriska återlämnas till länsstyrelsen. Har den provisoriska skylten förkommit skall detta anmälas till länsstyrelsen.

Den automatiserade process för beställning, tillverkning och distribution av registreringsskyltar som i korthet beskrivits medför en rad tekniska problem. Lösningen av dessa hänger bl.a. samman med det slutliga tekniska utförandet av skyltarna. Under alla omständigheter måste man räkna med att en för ändamålet särskilt utvecklad maskinläggning behövs för skyltframställningen.

Utvecklingsbolaget har varit utredningen behjälplig med vissa undersökningar angående tekniska specifikationer för registreringsskyltar och kontrollmärken. Sedan dessa undersökningar slutförts har utvecklingsbolaget enligt Kungl. Maj:t medgivande den 19 augusti 1970 fått i uppdrag att utföra undersökningar beträffande lämplig uppbyggnad av en tillverkningsenhet för skyltar.

Val av skylttillverkare kan inte göras förrän det tekniska utvecklingsarbetet framskridit längre. Allmänt sett vill utredningen betona det redan i principbetänkandet framförda kravet på hänsyn till säkerhetsaspekterna.

De frågor som uppkommer under det fortsatta skyltutvecklingsarbetet bör handläggas av bilregisternämnden.

För att duplett av registreringsskylt skall erhållas bör krävas ägarens skriftliga anmälan om förlusten. 37 § första stycket BRK har utformats i enlighet härmed. I andra stycket samma paragraf har det föreslagna förfarandet i fråga om provisorisk registreringsskylt reglerats.

Om återlämnande av registreringsskylt vid avregistrering finns bestämmelser i 27 § BRK.

Vid bedömningen av vilka uppgifter som bör ingå i det nya bilregistret har den vägledande synpunkten varit att den information som går att få ur nuvarande bilregister också bör kunna erhållas ur det kommande.

Viss komplettering av nuvarande registerinnehåll bör ske. Som framhållits i avsnitt 1.3.3 bör i fortsättningen personnummer eller annat nummer i länsstyrelses personregister användas som identitetsbeteckning på bilägaren i bilregistret. Förutom en i många fall säkrare identifiering når man härigenom bättre möjligheter att samordna bilregistret med andra registersystem och att söka i registret efter viss ägare. Bilägarans uppgiftsskyldighet bör därför i enlighet med vad som sägs under 1.3.3 avse även nummer som nyss sagts. Registret bör vidare – som utförligt motiverats i principbetänkandet och i enlighet med vad som sägs under 4.3 – kompletteras med de uppgifter som angår fordonens ställning med avseende på kontrollbesiktning och särskild kopplingsbesiktning.

Uppgift om fordonens färg har av polisen bedömts vara av stort värde från spanings-synpunkt. Utredningen föreslår därför att uppgiften tas in i registret. Detta kan lämpligen ske genom anmälan från besiktningsman vid registreringsbesiktning eller från den som utfärdar typintyg. Ny uppgift bör lämpligen kunna lämnas vid varje tillfälle som fordon inställs för besiktning. Frågan torde kunna regleras genom utfärdande av

anvisningar och blanketter.

Bilskatteutredningen har lagt fram betänkande (SOU 1970:36) om kilometerbeskattning avseende vissa fordon. Om utredningens förslag godkänns av statsmakterna måste uppgifter om de aktuella fordonens körsträckor tas in i bilregistret.

De kompletteringar som föreslås i övrigt avser huvudsakligen fordonsdata som av olika skäl bör utvidgas till att avse fler fordonsslag än tidigare. Kompletteringarna framgår av lista över registerinnehållet i bilaga 5. När det gäller uppgifter om växellåda innebär kompletteringen en längre gående differentiering än nu.

Vissa uppgifter som finns i nuvarande register har utredningen av olika skäl bedömt vara obehövliga i det nya.

Som anges under 1.3.3 behövs inte uppgift om ägarens yrke när personnummer förs in i registret. Beträffande adressangivelse hänvisas också till 1.3.3. Nummer på försäkringsbevis antecknas för närvarande i registret. I det nya registreringssystemet kommer rapporteringsrutinerna mellan registret och försäkringsbolagen att utformas så att bevisnumret inte behöver registreras.

Uppgift om plats för chassinummer eller motsvarande används huvudsakligen av polis och besiktningsmän. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller numera för erforderliga ändamål särskilda anvisningar med uppgifter om bl.a. chassinummers placering på olika fordon. Dessutom har nyligen av trafiksäker-

hetsverket utfärdade bestämmelser trätt i kraft om hur och var på fordonet chassinummer skall anbringas. Sådana bestämmelser har tidigare saknats. Uppgift om plats för chassinummer eller motsvarande behövs därför inte längre i registret.

Vissa tekniska uppgifter om fordonet behöver enligt utredningens bedömning inte tas med i det nya registret. Det gäller lastutrymmets bredd, remskiveeffekt och spårvidd. De två senare uppgifterna förekommer endast beträffande traktor. I fråga om däckdimension torde endast uppgift avseende bakhjul behövas utom för hjultraktorer för vilka uppgifter krävs angående både fram- och bakhjul. Vidare kan, som framhållits i 1.3.3, det särskilda hemortsbegreppet för fordon avvaras i fortsättningen. Beträffande slopandet av de i detta stycke nämnda uppgifterna har utredningen haft kontakt med rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket och försvarets materielverk (biluttagningsmyndigheten). Myndigheterna har därvid inte haft något att erinra mot utredningens förslag.

Förslaget till registerinnehåll framgår i detalj av bilaga 5.

Bilregistret kommer i princip att visa det dagsaktuella läget i olika hänseenden. Av ekonomiska skäl kan endast en begränsad mängd information om äldre registertransaktioner bevaras i det snabbt åtkomliga, maskinella registret. Tillgång till sådan historisk information krävs emellertid bl.a. för utredningsändamål.

Behovet av historisk information tillgodoses på så sätt att alla inkommande primärhandlingar mikrofilmas varpå filmen arkiveras. Sökning av arkivdata sker med hjälp av en datamaskinrutin. Historisk information kan beställas ur registrets arkivdel och normalt nå beställaren senast andra dagen efter beställningen. Utredningen hänvisar i detta hänseende till bilaga 3.

I undantagsfall kan även aktuella registeruppgifter placeras i arkivdelen. Det gäller data som efterfrågas sällan och där man kan nöja sig med den längre åtkomsttiden. Som exempel på detta kan nämnas uppgifter för

buss om största antal sittande resp. stående passagerare samt motsvarande antal vid vissa givna axel- och boggitryck.

Det förslag till registerinnehåll som läggs fram avser behovet — så som det nu kan överblickas — vid tidpunkten för upprättandet av det nya registret. Man kan givetvis räkna med att det i det nya registrerings-systemet av skilda anledningar fortlöpande uppstår behov av att ändra och komplettera registerinnehållet.

9.1 Allmänt

Enligt prop. 1969:30 skall handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden även i fortsättningen knytas till länsstyrelserna. Statens trafiksäkerhetsverk skall vara centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. Datamaskindriften skall enligt propositionen tills vidare ankomma på statistiska centralbyrån.

En grundläggande förutsättning för att den nya bilregisterorganisationen skall kunna fungera väl är att fördelningen av ansvar och befogenheter mellan de berörda myndigheterna är klar. En vägledande princip för arbetsfördelningen mellan regional och central instans har angetts i utredningens principbetänkande. Centralt bör frågor handläggas som rör registerföringen eller som på grund av dennas centralisering inte kan avgöras regionalt. Tillkomsten av en huvudman med uppgift att leda och övervaka hela verksamheten medför vissa angivna centrala ledningsuppgifter. Alla övriga frågor bör avgöras i regional instans.

Detta bör tillämpas så att länsstyrelserna bär ansvaret för att materiella avgöranden i registrerings- och anmälningsärenden fattas i enlighet med gällande författningar eller trafiksäkerhetsverkets anvisningar. Trafiksäkerhetsverket har som huvudman ansvaret för att hela verksamheten drivs i enhetliga och rationella former och har att i det syftet öva tillsyn över länsstyrelsernas arbete, att

följa praxis vid handläggningen av olika slag av ärenden och vid behov ge råd eller utfärda för länsstyrelserna bindande anvisningar. I ett mindre antal fall har det befunnits lämpligt att till följd av registerföringens centralisering lägga ansvaret på huvudmannen. Som exempel kan anges att trafiksäkerhetsverket bör initiera avisering av skatt och avisering av kontrollbesiktning.

När det gäller ansvarsfördelningen mellan huvudmannen och driftmyndigheten står det klart att registerföringen rent tekniskt sett skall utföras av den senare myndigheten. Det är dock nödvändigt att huvudmannen ges ansvaret för att registerinnehållet är korrekt. För att det ansvaret skall vara meningsfullt måste huvudmannen också svara för att all information ur registret når avnämare vid överenskomna tidpunkter och i överenskommen form. Huvudmannen måste därmed ha ansvaret för alla bearbetningar av registret och övrig skötsel av registret, inbegripet utformningen av nya maskinella rutiner och programmering och idrifttagning av dessa. Detta innebär bl.a. att huvudmannen måste kunna utöva inflytande på driftmyndighetens driftplanering och ha kontroll över efterbehandlingen av material från de maskinella rutinerna. För driftmyndighetens del blir det här inte fråga om förvaltningsansvar utan servicebyråansvar.

Det kan i detta sammanhang påpekas att eftersom många befattningshavare vid läns-

styrelserna och på andra håll i sitt arbete är beroende av att fortlöpande få uppgifter ur registret måste höga driftssäkerhetskrav ställas på det. Uppdateringen är mycket känslig för tidsförskjutningar då den skall ske i en daglig rutin och inbegriper fasta leveranstider till bl.a. postverket. För att tillgodose dessa driftssäkerhetskrav har datamaskinen dubblerats. Grundtanken i dubbleringen är att en reservenhet skall finnas omedelbart tillgänglig för bilregistreringen om en ordinarie enhet måste tas ur drift. I beräkningen av kostnader för bilregistreringen (avsnitt 10) inräknas i maskinkostnaderna alla kostnader för reservkapacitet. Man måste då utgå från att bilregistreringen och därmed sammanhängande rutiner har prioritet i anläggningen och vid behov kan ta en reservenhet i anspråk. En bearbetning som då råkar utföras i denna enhet kan behöva omedelbart avbrytas.

Detta har betydelse med tanke på att det i anläggningen kommer att finnas viss överkapacitet. Vid planering av rutiner som denna överkapacitet kan användas för måste man se till att dessa inte är alltför tidskänsliga så att de kan avbrytas när bilregistret kräver ytterligare kapacitet eller behöver ta en reservenhet i anspråk.

De här beskrivna principerna för ansvarsfördelningen mellan myndigheterna har varit vägledande vid utarbetande av detaljerade arbetsrutiner i det nya registreringssystemet. Rutinerna i sin tur har tillsammans med uppskattade arbetsmängder använts som underlag för beräkningar av personalbehov i förslag till ny organisation.

9.2 Regional organisation

Det nya registreringssystemet kommer att föra med sig väsentliga förändringar i länsstyrelsernas göromål med bilregisterärenden. Det har främst samband med att en gemensam huvudman tillsätts och att verksamheten mekaniseras med en teknisk centralisering som följd. Tillkomsten av huvudmannen innebär att till denne överförs frågor som rör arbetsformerna inom organisationen i dess

helhet, t.ex. utarbetande av arbetsinstruktioner och blanketter. Mekaniseringen innebär att det registerkartotek som idag kan sägas vara medelpunkten i länsstyrelsernas bilregisterverksamhet försvinner. Därmed bortfaller nuvarande arbete med att skriva ut registerkortet och att föra in ändringar på dem liksom att manuellt göra utdrag ur eller ta kopior av registerkort. I stället skall information föras in i det maskinella registret med hjälp av terminaler. Detta innebär delvis en betydande reduktion av arbetet med dataregistreringen. Som exempel kan tas arbetsrutinen i samband med överlåtelse av fordon som hör till de vanligaste bilregisterärendena. Man kan i framtiden räkna med att vid åtminstone 95 % av alla fordonsöverlåtelser den nye ägaren redan finns upptagen i det maskinella registret. Hans namn och adress som är den kvantitativt mest betydande delen av informationen behöver då inte matas in av terminaloperatören vid länsstyrelsen.

En del åtgärder automatiseras så gott som helt och avlastas på så sätt länsstyrelserna. Detta gäller aviseringen och andra delar av arbetet med bilskatten. Det gäller också rapportering till beredskapsplanläggande och andra myndigheter och bevakning av att försäkringsskyldigheten fullgörs, att anmälan om äganderättsövergång från överlåtare följs av motsvarande anmälan från förvärvare och av att den som förvärvat fordon underrättas om fordonet åliggande körförbud eller utfärdad föreläggande om kontrollbesiktning.

Införandet av beständiga registreringsnummer utan ortsanknytning medför att omregistreringar ersätts av transaktioner som är enklare att handlägga — noteringar om överlåtelse eller flyttning.

Det omfattande arbetet med att söka i kartoteket för att besvara frågor om registerinnehållet ersätts med automatisk sökning i det maskinella registret med hjälp av terminal.

De olika åtgärder som vidtas för att det nya registret skall ge säkrare och aktuella information — bl.a. genomförandet av en snabbare och säkrare handläggning av rutin-

ärenden, anmälningsskyldighet vid äganderättsöverlåtelse för både överlåtare och förvärvare, kortare frister vid anmälan, skiljandet av registreringen från rätten att bruka fordonet — kan väntas medföra att antalet utredningsfall, beroende på ofullständigheter i registret, minskar. Erforderliga kompletteringar av ansökningar och anmälningar kommer att minska i och med att erläggande av avgift inte är en förutsättning för att ansökan eller anmälan skall godkännas.

Med utredningens förslag följer också att vissa nya uppgifter tillägs länsstyrelserna. Hit hör exempelvis att i vissa fall lämna ut provisoriska registreringsskyltar och att ta emot och redovisa skyltar från fordon som avregistreras och avställs.

Länsstyrelsernas arbete med bilregisterärenden i den nya organisationen kan i stort delas i fyra funktioner. För det första skall ansökningar och anmälningar över disk eller med post tas emot, granskas och eventuellt kompletteras. Beslut meddelas i ärendena. För det andra skall förfrågningar från allmänhet och myndigheter rörande registerinnehållet besvaras. För det tredje skall fel och oklarheter i registrerade uppgifter utredas. Utredningsfallen kan uppstå antingen vid den egna handläggningen av ett ärende eller genom att utredningar överlämnas från trafik-säkerhetsverket. Slutligen uppstår givetvis ledningsuppgifter — arbetsledning och avgörande av svårare ärenden. Funktionsindelingen kan närmare beskrivas på följande sätt.

Till *ledningsfunktionen* hör frågor som rör arbetsledning och planering. Följande ärenden som har direkt samband med bilregistret handläggs inom funktionen. Beslut eller föredragning i vissa frågor såsom besvär i skatteärenden, avkortning eller avskrivning av skatt, efterdebitering av skatt, skattebefrielse för invalidbilar, saluvagnslicenser, avregistrering av fordon jämlikt 26 § BRK, ansökan om införande i exportvagnsförteckning och godkännande av person som bärare av ägares ansvar jämlikt 70 § VTF.

Inom funktionen torde dessutom liksom nu handläggas vissa ärenden som inte har direkt samband med bilregistret t.ex. angå-

ende drivmedelsbidrag till invalider och föreläggande om kontrollbesiktning.

Till *registreringsfunktionen* hör följande uppgifter. Ta emot och granska handlingar som kommer in över disk eller per post. Inhämta kompletteringar och — med hjälp av terminal — för beslut erforderliga registreringsskyltar. Ta emot och redovisa återlämnade registreringsskyltar. Lämna information om registreringsförfarandet o.d.

Inom funktionen finns en arbetsledarefunktion och en skärmoperatörsfunktion.

Till *frågefunktionen* hör att besvara förfrågningar från allmänhet och myndigheter angående registerinnehållet, att biträda med att ta fram registeruppgifter som behövs vid handläggningen av ärenden, att föra över transaktionsdata till registret med hjälp av terminaler och att sända in grundhandlingar till centralmyndigheten för mikrofilmning och arkivering.

Inom funktionen finns enbart skärmoperatörsfunktioner.

Till *utredningsfunktionen* hör att utreda oklara ärenden i de fall där utredningen inte naturligen faller under annan funktion, att bereda svårare ärenden och att handlägga övriga ärenden som inte hänförs till annan funktion.

Inom funktionen finns en arbetsledarefunktion.

Det torde vid de flesta länsstyrelser vara naturligt att låta funktionsindelingen motsvaras av en indelning i arbetsgrupper.

Utredningen har beräknat personalbehovet för en länsstyrelse i ett län med genomsnittligt antal registrerade fordon. (Som genomsnittslän kan betraktas ett där det vid utgången av år 1969 fanns omkring 90 000 registrerade personbilar). Beräkningen erbjuder vissa svårigheter. Erfarenhet saknas inom statsförvaltningen av genomförandet av ett tekniskt avancerat kommunikationssystem av det slag som avses här. Utredningen har gjort vissa prov för att beräkna tidsåtgången i rutiner som innefattar terminalhantering. Trots dessa undersökningar torde man först efter praktisk försöksverk-

samhet i samband med systemets genomförande med säkerhet kunna bedöma hur mekaniseringen påverkar olika rutiner. Till detta kommer att effekten av det nya registreringssystemet i form av frågor till registret och erforderliga utredningar är oviss. Flera av förändringarna i systemet kommer att medföra ändringar i antalet registreringsärenden på ett sätt som för närvarande inte med säkerhet kan fastställas. De nämnda faktorerna gör att en personalberäkning på nuvarande stadium måste betraktas som preliminär. Utredningen förutsätter att systematiska studier av arbetskraftbehovet bedrivs under omläggningsskedet och att slutlig personalplan fastställs på basis därav. Det torde få ankomma på bilregisternämnden att lägga fram förslag i detta hänseende.

För ett län med genomsnittligt antal fordon har utredningen beräknat personalbehovet vid bilregisterdetaljen till elva personer inberäknat detaljchefen. Beräkningen kan användas vid en bedömning av det totala personalbehovet i den regionala organisationen. Därvid bör man dock ta hänsyn till att länen varierar mycket i storlek med avseende på antalet registrerade fordon. I de mindre länen kan det krävas förhållandevis mer personal än i genomsnittslänet på grund av svårigheterna att jämna ut arbetsuppgifterna mellan de olika funktionerna. I de största länen kan extra personal för arbetsledning krävas.

Utredningen har beräknat det sammanlagda personalbehovet i länsstyrelsernas organisation till 280 personer varav 24 detaljchefer. Kostnaden för denna personal har beräknats enligt samma grunder som vid beräkningarna i utredningens principbetänkande. Uttryckt i 1970 års löner och inbegripet ett tillägg till lönen om 50 % för lönebikostnader har kostnaden för länsstyrelsens personal beräknats till – i avrundat tal – tio milj. kr. Till jämförelse kan nämnas att utredningen i principbetänkandet beräknat den i nuvarande organisation vid länsstyrelserna sysselsatta personalen till drygt 600 personer.

Länsstyrelsernas organisation är föremål för översyn och en av Kungl. Maj:t utsedd organisationskommitté förbereder för närvarande detaljerade organisationsförslag. Utredningen har därför inte funnit anledning att lägga fram förslag beträffande bilregistrets inplacering i länsstyrelseorganisationen.

9.3 Central organisation

9.3.1 Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverkets göromål med bilregistrering kan sammanfattas i följande huvudgrupper.

1 Ledning och administration. Hit hör planering, ledning och övervakning av verksamheten i stort, utbildning och fortbildning av personal och andra personaladministrativa uppgifter, spridning av information till allmänhet och myndigheter, budgetering, anslagsäskanden, redovisning, remissverksamhet, arkivering av handlingar etc.

2 Samordning. Hit hör att följa verksamheten hos länsstyrelserna i syfte att åstadkomma en enhetlig tillämpning av registreringsbestämmelserna, att utfärda föreskrifter och anvisningar till ledning för länsstyrelserna och att fastställa blanketter och formulär. En närliggande uppgift är att utreda och rätta till fel som uppstår i registreringsverksamheten och som är av den naturen att länsstyrelserna av olika skäl inte kan utreda dem.

3 Registerverksamhet. Hit hör att svara för vissa rutiner i registreringsarbetet såsom avisering av skatt och kontrollbesiktning, kontroll av att fordonsägaren fullgör sina skyldigheter samt för- och efterbehandling av material ingående i de maskinella rutinerna. Hit kan också hänföras vissa centrala uppgifter av uppbördsteknisk natur på bilskatteområdet som idag åvilar riksrevisionsverket men som i fortsättningen bör handläggas av trafiksäkerhetsverket.

4 Systemunderhåll och systemutveckling. Hit hör att i rationaliseringssyfte följa verksamheten, ta initiativ till förenklingar och utföra erforderligt systemarbete och programmering.

Inom trafiksäkerhetsverket finns fyra byråer, trafik- och informationsbyrån, fordonsbyrån, körkortsbyrån och kanslibyrån.

En del av de administrativa uppgifterna rörande bilregistreringen är av typen allmänna kansligöromål och bör lämpligen handläggas vid kanslibyrån. I övrigt bör arbetsuppgifterna handläggas vid en nyinrättad enhet för centrala registreringsärenden. Registreringsenheten delas lämpligen i en samordningsenhet, en registerenhet och en systemenhet för handläggning av de huvudgrupper av ärenden som tidigare nämnts. De administrativa uppgifter som inte handläggs vid kanslibyrån hänförs lämpligen till samordningsenheten.

Personalberäkningar måste när det gäller trafiksäkerhetsverket bli lika osäkra som när det gäller länsstyrelserna. Det rör sig här om arbetsuppgifter och rutiner som saknar motsvarigheter i nuvarande organisation. Antalet ärenden kan i många fall endast grovt uppskattas.

Till detta kommer ett par särskilda omständigheter. Övergången till ny organisation, överföringen av det omfattande registermaterialet i ny form kommer att medföra stora tekniska och organisatoriska problem. En särskild personalorganisation behövs för att sköta övergången. Trots detta kommer det med säkerhet efter övergången och sedan den särskilda personalorganisationen avvecklats att märkas återverkningar av registeromläggningen i den nya organisationen. Det kommer då att finnas behov av kapacitet för exempelvis utredning av fel i registret. Det kan uttryckas så att även sedan den nya organisationen börjat sin ordinarie verksamhet kommer det att gå en tid innan den fungerar så som det är tänkt.

Vidare kan man vänta sig att de två väsentliga huvudmannauppgifterna — att följa länsstyrelsernas verksamhet i rationaliseringssyfte och i syfte att åstadkomma en enhetlig tillämpning av författningar — till följd av ett visst uppdämt behov kommer att kräva särskilda personalinsatser under den första tiden av den nya organisationens verksamhet.

Utvecklingen och personalbehovet när det gäller systemunderhåll och systemutveckling är överhuvudtaget svårbedömd. Även här kan man vänta sig ett särskilt stort behov under de första åren medan den nya organisationen befinner sig i intrimningskedet. Den fortsatta utvecklingen beror i hög grad på vilka initiativ som tas för att införa ändringar i systemet. Det är rimligt att vänta sig att ju bättre det nya registret fungerar desto mer angelägen kommer man att vara att komplettera det och att integrera systemet med annan verksamhet.

Med hänsyn till det sagda anser sig utredningen inte kunna på detta stadium föreslå en fast personalorganisation för trafiksäkerhetsverkets göromål med bilregistreringen. Endast chefstjänsten bör uppföras på personalförteckning. I övrigt bör personal få anställas i mån av behov och tillgång på medel. Det bör även i detta fall ankomma på bilregisternämnden att lägga fram preciserade förslag till personalorganisation. Som underlag för bedömning av medelsbehovet har utredningen gjort vissa överslagsberäkningar av personalbehovet inom respektive enheter.

Chef	1
<i>Samordningsenheten</i>	
Chef	1
Övrig handläggande personal	8
Biträdespersonal	8

Enheten har att följa verksamheten hos länsstyrelserna och på eget initiativ eller på begäran av länsstyrelse eller annan ta upp och utreda olika frågor i syfte att få till stånd en enhetlig arbetsgång eller tillämpning av gällande bestämmelser. Bl.a. kommer följande arbetsuppgifter att åligga samordningsenheten.

1 Utarbeta arbetsföreskrifter och anvisningar för länsstyrelserna, förslag till bestämmelser ang. samarbetet med andra centrala myndigheter, författningsförslag avseende registreringsverksamheten etc.

2 Tillsammans med systemenheten utarbeta blanketter och formulär för länsstyrelsernas verksamhet.

3 Utredda och rätta till fel som uppstår i den löpande registreringsverksamheten men som inte kan hänföras till viss länsstyrelse eller där flera länsstyrelser är inblandade eller där länsstyrelsen ifråga av olika skäl inte är i stånd att själv avhjälpa felet.

4 Svara för kontakt och samordning gentemot andra myndigheter som i egenskap av leverantörer eller avnämare av registerinformation medverkar i registrerings-systemet.

5 Handlägga de allmänt administrativa uppgifter som inte lämpligen handläggs vid trafiksäkerhetsverkets kanslibyrå. Till de mer betydelsefulla av dessa hör utbildning och fortbildning av länsstyrelsernas personal och informationsverksamhet. Omfattningen av allmänna kansligöromål påverkas av att registreringsenheten som framgår av det följande föreslås bli lokaliserad till annan ort än trafiksäkerhetsverket i övrigt.

Registerenheten

Chef	1
Övrig handläggande personal	4
Biträdespersonal	12

Enheten har att övervaka in- och utmatning av registerinformation samt svarar för den del av det löpande registreringsarbetet som ankommer på den centrala chefsmyndigheten. Bl.a. följande arbetsuppgifter kommer att åvila registerenheten.

1 Ansvara för den fortlöpande kontakten med driftmyndigheten och initiera och övervaka olika centralt styrda rutiner såsom avisering av skatt och kontrollbesiktning, kontroll av att fordonsägaren fullgör sina skyldigheter m.m.

2 Svara för inmatning av uppgifter som lämnas till den centrala myndigheten eller som uppstår där.

3 Svara för för- och efterbehandling av material som ingår i de maskinella rutinerna.

4 Ta initiativ, utreda och komma med förslag i frågor som rör registerinnehåll och kodsättning av detta.

5 Besvara frågor angående registerinnehållet i den mån de uppstår under arbetet vid

registreringsenheten eller av annat skäl inte lämpligen hänskjuts till länsstyrelse.

6 Utföra mikrofilmning och arkivering och framsökning av arkiverad information.

7 Svara för de centrala uppbördstekniska uppgifter på bilskatteområdet som idag åvilar riksrevisionsverket.

Systemenheten

Chef	1
Övrig handläggande personal	8
Biträdespersonal	2

Enheten har till uppgift att följa registreringsverksamheten i syfte att åstadkomma kontorstekniska förenklingar och förbättringar i arbetsrutiner och arbetsmiljö och att fortlöpande anpassa registreringssystemet till ändrade förutsättningar. Bl.a. följande arbetsuppgifter kommer att åvila systemenheten.

1 Utföra för ändamålet erforderliga rationaliseringsundersökningar jämte systemarbete och programmering.

2 Svara för att alla program är korrekta och rätta programfel.

3 Hålla ständig beredskap för programrättning.

4 Svara för att beredskapen för driftavbrott ständigt upprätthålls.

5 Svara för fortlöpande effektivisering av redan upprättade program.

6 Svara för programdokumentationen och övrig dokumentation inom systemet.

7 Utarbeta förslag till blanketter.

Vid bedömningen av kostnaderna har utredningen på grund av beräkningarnas osäkerhet utöver dessa 46 befattningshavare räknat in en allmän reserv om fem tjänster. Kostnaderna för registreringsenhetens personal har under den förutsättningen uppskattats till 2,7 milj. kr. lönebikostnader inräknade.

9.3.2 Lokaliseringsfrågans betydelse för den centrala organisationen

I prop. 1969:30 uttalade departementschefen att bilregisterutredningen i samband med övervägandena angående registrerings-

organisationen borde ägna uppmärksamhet även åt frågan om den lämpliga lokaliseringen av dataanläggningen. En utgångspunkt borde därvid vara att anläggningen — om särskilda skäl inte talade emot en sådan lösning — borde förläggas utanför Stockholmsområdet.

Den 28 maj 1970 inlämnade utredningen till Kungl. Maj:t en skrivelse av följande lydelse.

Härmed överlämnar bilregisterutredningen promemorior upprättade inom utredningen 28.2.1970, inom Statskonsult AB 20.5.1970 och inom statskontoret 26.5.1970. Promemoriorna behandlar de frågor, som sammanhänger med lokaliseringen av datamaskinanläggningen för det blivande centrala bilregistret.

I proposition 1969:30 med riktlinjer för den fortsatta utformningen av bilregisterorganisationen uttalade departementschefen att det bör ankomma på bilregisterutredningen att i sitt fortsatta arbete överväga den närmare utformningen av registreringsorganisationen. I sammanhanget bör enligt departementschefen uppmärksamhet ägnas även frågan om den lämpliga lokaliseringen av dataanläggningen, varvid en utgångspunkt bör vara att anläggningen — om särskilda skäl inte talar emot en sådan lösning — bör förläggas utanför Stockholmsområdet.

De skäl som från bilregisterutredningens utgångspunkter talar mot en lokalisering av bilregistrets datamaskin utanför Stockholmsområdet har sammanfattats i den promemoria som utredningen upprättat.

De i promemorian anförda skälen talar enligt utredningens mening för att det är lämpligt att lokalisera maskinen till Stockholm. Utredningen anser sig inte kunna bedöma om skälen skall anses så starka, att de väger upp de lokaliseringsspolitiska fördelar som man anser sig kunna få genom en lokalisering utanför Stockholmsområdet.

Enligt bilregisterutredningens mening är det emellertid inte lämpligt att avgöra lokaliseringsfrågan i detta tidiga skede. Om de tidsplaner som upprättats och godkänts av statsmakterna skall kunna hållas, är det nämligen inte möjligt att lokalisera maskinen utanför Stockholm under den tid när programutveckling och systemuppläggning pågår. Med tanke bl.a. på de växande krav som från polismyndigheter och andra håll ställs på ett effektivt fungerande bilregister skulle en senareläggning av tidsplanerna vara synnerligen olycklig. Även med hänsyn till maskinanskaffningen medför en senareläggning problem.

Som närmare utvecklas i statskontorets och Statskonsult AB:s promemorior måste man under tiden för programutveckling och systemuppläggning ha så nära kontakt mellan personal och maskiner som möjligt och effektiv planering med stort avstånd mellan dessa är inte genomförbar. Riskerna för fel och misstag ökar väsentligt om en sådan lösning väljs.

Om den slutgiltiga prövningen av lokaliseringsfrågan senareläggs uppnår man den fördelen att man får större handlingsfrihet vid frågans avgörande än man har nu. Idag står nämligen ett mycket begränsat antal lokaliseringssalternativ till förfogande. Avgörs frågan senare finns från teknisk och administrativ synpunkt ett betydligt större antal orter att välja på. Lokaliseringsspolitiskt sett får statsmakterna således större handlingsfrihet.

Sammanfattningsvis hemställde bilregisterutredningen

”att beslut snarast möjligt fattas att bilregisteranläggningen tills vidare under den tid programutveckling och systemuppläggning pågår ställs upp i Stockholmsområdet, samt

att det uppdras åt bilregisterutredningen att tillsammans med Statskonsult AB och andra berörda parter planera för lokaler under den aktuella tiden.

Den slutliga bedömningen av lokaliseringsfrågan synes enligt bilregisterutredningens mening böra undersökas i särskild ordning. En sådan undersökning bör lämpligen sättas i gång under år 1972.”

Till skrivelsen fogade utredningen en promemoria Placering av datamaskin för bilregistret av följande lydelse.

Enligt gällande tidsplan som grundar sig på statsmakternas principbeslut skall en länsvis övergång till nytt bilregistreringssystem inledas senast i början av år 1972. Bilregisterutredningen räknar med att under år 1970 avlämna betänkande med detaljerade förslag till det nya registrerings-systemet.

Innan övergången kan ske skall den erforderliga centrala datamaskinen ha installerats och trimmats in och samtliga i både registeromläggningen och den ordinarie registreringsverksamheten erforderliga program ha slutgiltigt provats ut. Med hänsyn till detta behöver datamaskinen levereras i sådan tid att leveransprov kan vara avslutade omkring 1.7.1971.

Departementschefen uttalar i proposition 1969:30 att det bör ankomma på bilregisterutredningen att i sitt fortsatta arbete överväga den närmare utformningen av registreringsorganisationen, varvid uppmärksamhet bör ägnas även frågan om den lämpliga lokaliseringen av dataanläggningen. Vissa skäl gör det nödvändigt att beslut i lokaliseringsfrågan fattas senast under våren 1970, dvs innan utredningens detaljbetänkande kunnat behandlas. Enligt uppgift från televerket till utredningen bör erforderliga teleförbindelser reserveras 1,5 år före inkopplingstidpunkten. Det är emellertid inte möjligt att avgöra behovet av teleförbindelser förrän platsen för maskinanläggningen är bestämd. De byggnadstekniska förbere-

delserna på installationsplatsen måste påbörjas minst ett år innan maskinen levereras. Om maskinen skall placeras utanför Stockholm, dvs på annan ort än där huvudmannen, trafiksäkerhetsverket, finns, krävs eventuellt — beroende på vilken organisatorisk lösning som väljs — viss extra kommunikationsutrustning hos trafiksäkerhetsverket. Även sådan utrustning måste beställas snart.

Lokaliseringsfrågan står i samband med vissa ännu inte helt klarlagda organisatoriska frågor. Enligt proposition 1969:30 bör driften av maskinläggningen ankomma på statistiska centralbyrån. Departementschefen anförde som motiv för detta: "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 ifrågakvarande 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." Uttalandet syftar på statistiska centralbyråns nuvarande datamaskincentral. Sedan propositionen skrevs har en kommitté, kallad organisationskommittén för datamaskincentralen vid statistiska centralbyrån, till Kungl Maj:t avlämnat ett betänkande med förslag om delning av datamaskincentralen. Kommitténs förslag har godtagits och redovisas av chefen för finansdepartementet i prop 1970:1. Departementschefen anför bl.a. "Kommittén föreslår att den nuvarande datamaskincentralen delas upp i två datamaskincentraler, en för i huvudsak statistisk databehandling och en för administrativ databehandling. Jag finner denna uppdelning ändamålsenlig och förordar att den genomförs." Departementschefen uttalar vidare att det ankommer på Kungl Maj:t att fastställa arbetsuppgifterna för datamaskincentralerna. Till maskincentralen för statistisk databehandling förs nuvarande driftenhet i Örebro och till maskincentralen för administrativ databehandling nuvarande driftenhet i Stockholm.

I prop 1969:30 uttalade departementschefen att det nya bilregistret i första hand är ett administrativt register. Den nya maskinläggningen skall primärt tas i anspråk för administrativa rutiner och register. Enligt nu aktuella planer avses anläggningen främst för de centrala bil- och körkortregistren. Andra administrativa rutiner som maskinen på grund av sin utformning är lämplig för finns. Således pågår inom statskontoret undersökningar om handels- och föreningsregistreringen kan mekaniseras med användande av anläggningen. Andra rutiner på samhällsplaneringens område kan ifrågakomma. Maskinläggningen är således till sin användning sådan att den hör samman med den datamaskincentral för administrativ databehandling, som enligt uttalanden i prop 1970:1 skall börja verka fr.o.m. 1.7.1970.

Som tidigare nämnts har den blivande maskincentralen för administrativ databehandling sin driftenhet förlagd till Stockholm. I prop 1969:30 uttalade emellertid departementschefen att en utgångspunkt vid behandlingen av frågan om den

lämpliga lokaliseringen av datamaskinläggningen för bilregistrering torde vara att denna — om särskilda skäl inte talar mot en sådan lösning — bör förläggas utanför Stockholmsområdet. Med hänsyn till den inledningsvis berörda tidsfaktorn — teletekniska förbindelser och lokalproblem — torde en lokalisering utanför Stockholmsområdet endast kunna åstadkommas på så sätt, att den nya maskinläggningen knyts till maskincentralen för statistisk databehandling i Örebro.

Utredningen har undersökt vilka faktorer som allmänt kan tänkas påverka en maskinlokalisering utanför Stockholmsområdet.

Teletekniska skäl begränsar i viss mån lokaliseringsmöjligheterna. Anläggningen blir centrum i ett kommunikationsnät av fast uppkopplade telefonlinjer. För att det befintliga telenätet skall kunna användas utan kostnadskrävande utbyggnad är det nödvändigt att maskinläggningen placeras på ort som teletekniskt har god linjeförsörjning och goda anslutningsmöjligheter i olika riktningar. I första hand kommer därvid sådana orter i fråga som av televerket betecknas som fjärrförmedlingsstationer. Utom Stockholm finns tolv sådana stationer fördelade över hela landet, nämligen Malmö, Göteborg, Jönköping, Norrköping, Örebro, Gävle, Sundsvall, Östersund, Umeå, Skellefteå, Luleå och Gällivare. I andra hand kan vissa av de 31 s k närförmedlingsstationerna komma i fråga. Vid val av annan ort måste man räkna med att investeringar i ny linjeutrustning behöver göras. Den kostnad för hyra av kommunikationsnät som ingår i de i utredningens principbetänkande beräknade driftskostnaderna grundar sig på förutsättningen att någon särskild utbyggnad eller komplettering av linjenätet inte skall behövas.

Om kostnaderna för linjenätet skall kunna hållas låga krävs att anläggningen inte placeras långt från landets bilrikaste del, dvs i stort sett befolkningscentrum. En bidragande orsak till detta är att förbindelsen mellan länsstyrelsen i Stockholm och en central anläggning på annan ort — så länge nätet överföringskapacitet begränsas till 1 200 baud — till skillnad från övriga måste utgöras av dubbla linjer. Detta förhållande kan samtidigt anföras som argument mot att förlägga den centrala maskinen utanför Stockholmsområdet. Beräkningar utförda av televerket visar emellertid att kvartalshyran för hela linjenätet endast blir omkring 11 000 kronor högre om maskinläggningen placeras i Jönköping i stället för i Stockholm. Om maskinen placeras i Norrköping blir nätet drygt 5 000 kronor dyrare i kvartalet än om maskinen står i Stockholm. Kostnaderna torde bli av ungefär samma storlek vid placering av maskinen i Örebro eller Gävle.

Andra faktorer begränsar maskinlokaliseringen till orter av viss storlek. Sålunda ställs exempelvis vissa minimikrav på elkraftförsörjning. Vidare krävs specialutbildad personal för maskindriften. I den mån denna inte kan rekryteras på platsen måste lokaliseringsorten vara tillräckligt attraktiv i fråga om skolor, serviceinrättningar etc för att dra den till sig. Teknisk service på maskinläggningen måste gå att få på platsen.

En fråga som har större betydelse i sammanhanget gäller samverkan mellan huvudmannen för verksamheten, trafiksäkerhetsverket, och driftsorganisationen. Trafiksäkerhetsverket måste ha ansvaret för att registerinnehållet är korrekt och i det syftet bl.a. övervaka in- och utmatning av registerinformation. Det är därvid nödvändigt att personal från trafiksäkerhetsverket åtminstone i viss omfattning utför för- och efterbehandling (inbegripet granskning) av material som går in i respektive kommer ut ur de maskinella rutinerna. Detta kan lösas antingen så att material till och från centralbyrån sänds över trafiksäkerhetsverket eller så att personal från trafiksäkerhetsverket lokalt placeras tillsammans med driftsorganisationen, dvs på den ort där maskinanläggningen lokaliseras.

Den tekniska lösningen av det första alternativet beror på flera omständigheter – avståndet mellan de två myndigheterna, mängden information som anses behöva föras över, erforderlig snabbhet i överföringen.

Man kan göra vissa antaganden om dessa förhållanden och beräkna kostnaderna för den resulterande lösningen. Trafiksäkerhetsverket måste för sin centrala registreringsverksamhet och andra uppgifter som åvilar registreringsbyrån ha direktkontakt med det maskinella registret med hjälp av terminalutrustning och det fast uppkopplade linjenätet. Kraven på snabbhet i distributionen av utmatad information är så gott som genomgående mycket höga. Det är därför rimligt att undersöka om informationsöverföringen kan ske på grundval av en utbyggnad av telekommunikationerna. Om utmatad information i större omfattning skall föras över direkt från en utanför Stockholm lokaliserad datamaskin till trafiksäkerhetsverket via telenätet kräver detta en särskild fast uppkopplad linje och en för ändamålet särskild avsedd utskriftsterminal hos trafiksäkerhetsverket. För inmatning av sådan information som skall föras över från trafiksäkerhetsverket till maskinanläggningen gäller lägre krav på snabbhet och man torde i det fallet överhuvudtaget inte behöva överväga att anlita teleöverföring utom för ett särskilt ändamål. Systempersonalen måste nämligen i vissa fall snabbt kunna utföra programtester och liknande arbeten. Utskriftsterminalen måste fördensskull kompletteras med en hålkortsläsare likaledes ansluten till den uppkopplade linjen.

Behovet av ytterligare en fast uppkopplad linje mellan Stockholmsområdet och den ort där maskinen placeras förstärks av det förhållandet att information behöver utbytas mellan bilregistret och centrala register, exempelvis inom rättsväsendets informationssystem. Även icke offentliga register såsom försäkringsbolagens bilregister kan komma att beröras.

Kostnaden för den tillkommande centrala terminalutrustningen kan under dessa förutsättningar uppskattas till omkring 600 000 kronor. Hyreskostnaden för telelinjen är med nuvarande taxa 128 kronor per kilometer och år.

Det andra alternativet innebär att personal från trafiksäkerhetsverket lokalt placeras i anslutning till maskinanläggningen för att utföra nödvändig

för- och efterbehandling av material som ingår i de maskinella rutinerna. Den personal som i första hand kommer i fråga är de flesta tjänstemän, som arbetar med egentlig registreringsverksamhet. Utredningspersonalen behöver emellertid fortlöpande kontakter med företrädarna för den centrala registreringsverksamheten. Detsamma gäller systempersonalen. Hela den centrala registreringsorganisationen bör därför i detta alternativ placeras i anslutning till maskinen.

Som nämns i utredningens skrivelse var dessutom till denna fogade promemorior upprättade inom statskontoret och inom Statskonsult AB.

Kungl. Maj:t förordnade genom beslut den 29 juni 1970 att datamaskinanläggningen för centrala bilregistret skall förläggas till Stockholm under tiden för leveranskontroll och avveckling av nuvarande manuella länsregister och att anläggningen därefter snarast skall föras över till statistiska centralbyråns produktionsfilial i Örebro. I fråga om tidpunkten för överföringen skall en riktpunkt vara den 1 april 1973.

Beslutet i lokaliseringsfrågan ställer särskilda krav på smidig samverkan mellan huvudmannen och driftmyndigheten. Trafiksäkerhetsverket skall som tidigare sagts ha ansvaret för att registerinnehållet är korrekt och måste i det syftet bl.a. kunna övervaka in- och utmatning av registerinformation. Det är därvid nödvändigt att personal från trafiksäkerhetsverket åtminstone i viss omfattning utför för- och efterbehandling av material som ingår i de maskinella rutinerna. Detta kan lösas antingen så att material till och från driftmyndigheten sänds över trafiksäkerhetsverket eller så att personal från trafiksäkerhetsverket lokalt placeras tillsammans med driftmyndigheten i Örebro.

Den första lösningen medför att i många fall en trögare handläggning av ärenden inte kan undvikas. Tekniska störningar av informationsöverföringen kan givetvis uppstå. Vissa investerings- och driftskostnader avseende särskild teknisk utrustning krävs. Investeringskostnaderna har beräknats till omkring 600 000 kr. En särskild, fast uppkopplad telelinje mellan Stockholm och Örebro erfordras. Utredningen har bedömt nackdelarna vara så stora att denna lösning

inte bör väljas. Beslutet att lokalisera bil-registeranläggningen i Örebro leder således enligt utredningens mening till att det blir nödvändigt att placera personal ur registreringsenheten i Örebro.

I och för sig skulle det inte — för att utföra de nödvändiga arbetsuppgifterna — krävas att hela registreringsenheten placerades i anslutning till driftmyndigheten. Det är emellertid olämpligt att dela registreringsenheten vars personal sinsemellan behöver fortlöpande kontakter. Hela den centrala registreringsenheten bör därför placeras i Örebro. Visserligen delas härigenom trafik-säkerhetsverket. Inte heller denna lösning är därför bra. Den medför emellertid enligt utredningens uppfattning mindre olägenheter än en delning av registreringsenheten på två olika orter. Hänsyn har tagits till den här föreslagna placeringen av registreringsenheten i Örebro vid beräkningarna av personalbehovet.

förhållande till uppskattat maskinutnyttjande kan de på bilregistreringen fallande kostnaderna för driftorganisationen beräknas till omkring 900 000 kr.

9.3.3 Driftorganisation

Driftmyndigheten skall som tidigare nämnts under servicebyråansvar föra registret för huvudmannens räkning. En särskild driftsorganisation för bilregistret kommer inte att finnas. Driftmyndigheten kommer att med den datamaskin som anskaffas för bilregistreringen kunna betjäna även andra myndigheter och enskilda. Bilregisterutredningen räknar med att överskottskapaciteten i första hand kommer att utnyttjas för med bilregistreringen samordnad körkortsregistrering enligt de riktlinjer körkortsutredningen angett i sitt principbetänkande (SOU 1970:26). För att kunna uppskatta bilregistreringens del i driftmyndighetens driftskostnader har utredningen beräknat hur stor driftsorganisation som skulle behövas för att på anläggningen utföra enbart samordnad bil- och körkortsregistrering. Utredningen räknar med att det för ändamålet krävs omkring 20 personer. De årliga kostnaderna inberäknat kostnader för lokaler, inventarier etc. kan uppskattas till omkring 1,4 milj. kr. Om kostnaderna fördelas på bil- resp. körkortsregistrering i

10.1 Allmänt

Även om kostnaderna för det nya registreringssystemet ännu inte i alla avseenden kan preciseras är det dock möjligt att göra säkrare beräkningar än i principbetänkandet. En del nya omständigheter har tillkommit. Tidpunkten för övergången till den nya registreringsorganisationen har senarelagts i förhållande till förslaget i principbetänkandet. Delvis nya förslag läggs fram bl.a. gällande metodiken vid övergången till det nya registreringssystemet och distributionen av registreringsskyltar. Samtidigt innebär vissa förslag att arbetsuppgifter skall utföras som på en gång avser det nya bilregistret och det av körkortsutredningen föreslagna (SOU 1970:26) körkortsregistret. Under förutsättning att statsmakterna godkänner inrättandet även av körkortsregistret bör en viss fördelning av engångskostnaderna mellan de två huvudintressenterna i det nya maskinella systemet ske. Slutligen påverkas kostnaderna av att den indirekta beskattningen på bl.a. maskinutrustning ökat sedan den förra beräkningen gjordes.

10.2 Engångskostnader utom skyltkostnader

Upphandlingen av datamaskin är slutförd. Kungl. Maj:t har bemyndigat statskontoret att ingå avtal om inköp av maskinsystem av typ Univac 1106 till ett pris av 18,5 milj. kr. exklusive importkostnader. Vidare har

statskontoret hemställt om Kungl. Maj:ts bemyndigande att med Stansaab Elektronik AB ingå avtal om köp av terminalutrustning för bilregistret inom en kostnadsram av fyra milj. kr. exkl. mervärdesskatt. Sammanlagt beräknar utredningen kostnaderna för maskinell utrustning, inberäknat maskininstallation, tull och import, till omkring 25,5 milj. kr. På detta belopp utgår mervärdesskatt som beräknats till 4,2 milj. kr. De totala kostnaderna för maskinutrustning kan alltså beräknas till 29,7 milj. kr. I principbetänkandet beräknades dessa kostnader till 27 milj. kr. Skillnaden beror huvudsakligen på att varuskatt inte inräknats i sistnämnda belopp och på vidtagna skattehöjningar.

Kostnaderna för registeromläggningen i samband med övergången till det nya registreringssystemet beräknas enligt avsnitt 12.2 till omkring 6,5 milj. kr. Härefter är kostnaderna för framställning och utsändning av ny registreringshandling till bilägarna inräknade. Som framgår av avsnitt 12 gäller en del av kostnaderna inhämtande av uppgifter från körkortsinnehavare.

De beräknade kostnaderna för system- och programutveckling har ökat väsentligt. Enligt en promemoria uppgjord inom Statskonsult AB som biträder utredningen med systemarbetet beräknas dessa kostnader till sammanlagt omkring 10,5 milj. kr.

I principbetänkandet beräknades kostnader för systemutveckling, programmering m.m. till sex milj. kr., varav för system-

och programutveckling avsågs ett delbelopp om ungefär tre milj. kr.

Bakgrunden till kostnadsökningen är att erfarenhet av realtidssystem av större omfattning saknades inom landet vid tiden för utarbetandet av principbetänkandet. Det har numera ansetts befogat att justera det tidigare beräknade behovet av systeminsatser. En allmän uppräknings av kostnaderna har därför gjorts. Som ett uttryck för den osäkerhet varmed beräkningarna fortfarande måste göras har en allmän reserv om 20 % räknats in i de angivna systemutvecklingskostnaderna.

Kostnader för utbildning och information och för personal som kommer att finnas kvar under en del av övergångstiden har utredningen beräknat till oförändrat 5,2 milj. kr.

Sammanlagt beräknar utredningen engångskostnaderna utom skyltkostnader till omkring 52 milj. kr. dvs. omkring 12 milj. kr. mer än i principbetänkandet. Av detta utgör som nämnts 4,2 milj. kr. mervärdeskatt.

Av kostnadsökningen, utom ökningen av den indirekta skatten, hänför sig större delen till ovan nämnda systemutveckling och en mindre del till för bilregistrering och körkortsregistrering gemensam registeromläggning.

Även en inte obetydlig del av systemkostnaderna avser i verkligheten utveckling av registreringsorganisation också för körkort. Enligt vad som tidigare sagts bör en viss fördelning av kostnaderna för det nya registreringssystemet ske mellan bilregister och körkortsregister. Härvid bör givetvis bland kostnaderna tas med de av körkortsutredningen i dess principbetänkande beräknade engångskostnaderna för utbyggnad av systemet för körkortsregistrets räkning. Kostnaderna har av körkortsutredningen beräknats till 12 milj. kr. Körkortsutredningen har i sitt principbetänkande föreslagit att fördelningen av gemensamma kostnader sker i förhållande till hur mycket respektive registreringssystem väntas utnyttja den maskinella utrustningen. Bilregisterutredningen har inget att invända mot den föreslagna beräkningsgrunden. Fördelningen

torde under alla omständigheter få göras tämligen schablonmässigt.

Körkortsutredningen beräknar enligt den nyss angivna grunden att av de i bilregisterutredningens och körkortsutredningens principbetänkanden redovisade engångskostnaderna 32 milj. kr. bör belasta bilregistret och 20 milj. kr. körkortsregistret. De kostnadsökningar om 12 milj. kr. som nyss redovisats avser indirekt skatt på maskinutrustning, systemutveckling samt gemensamt inhämtande av uppgifter från bil- och körkortsinnehavare. Det är rimligt att beträffande kostnadsökningen göra samma fördelning mellan registreringssystemen som beträffande tidigare redovisade kostnader.

Av de sammanlagda engångskostnaderna utom skyltkostnader, eller 64 milj. kr. bör enligt dessa grunder 40 milj. kr. belasta bilregistreringssystemet.

10.3 *Kostnader för registreringsskyltar*

Det nya förslaget beträffande distribution av registreringsskyltar i samband med övergången medför, som framgår av avsnitt 12.2, högre distributionskostnader än tidigare förslag. Hänsyn har härvid inte tagits till de i avsnitt 12.2 uppskattade kostnaderna för fordonsägarna. Framställningskostnaderna för skyltarna kan ännu inte preciseras. Som framgår av avsnitt 7.2 återstår ännu undersökningar beträffande skyltarnas tekniska utförande och skylttillverkare kan ännu inte utses. De undersökningar som hittills utförts genom utvecklingsbolagets försorg visar dock att framställningskostnaderna kan väntas ligga på en sådan nivå att beräkningen i principbetänkandet av de sammanlagda kostnaderna för registreringsskyltar fortfarande är hållbar.

Av kostnaderna för skyltar är den större delen material-, arbets- och distributionskostnader. En mindre del är konstruktions- och maskinkostnader. Val av skylttillverkare är ännu inte träffat. Frågor om finansieringen av skyltframställningen kan därför inte slutgiltigt lösas nu.

Av de sammanlagda kostnaderna, 25 milj.

kr., torde emellertid endast omkring en milj. kr., avseende konstruktion av tillverkningsenhet för skyltarna, behöva belasta statsbudgeten. Sistnämnda kostnad har i följande beräkning (i avsnitt 10.4) av registreringssystemets årliga driftskostnader skrivits av på samma sätt som engångskostnaderna enligt avsnitt 10.2. Huvudparten av kostnaderna för skyltar, 24 milj. kr., dvs. omkring åtta kronor per fordon, förutsätts i någon form tas ut av fordonsägarna i samband med övergången till det nya registreringssystemet.

10.4 Årliga driftskostnader utom skyltkostnader

Utredningens förslag till organisation i avsnitt 9 innebär en viss personalminskning i förhållande till förslagen i principbetänkandet. Trots detta har de beräknade lönekostnaderna stigit på grund av höjda löner. Statsmakternas beslut om att interimregistreringen tills vidare skall behållas medför också högre personalkostnader. Registreringsorganisationens sammanlagda lönekostnader jämte pensions- och omkostnadspålägg har, i 1970 års löner, beräknats till omkring 14,1 milj. kr. Med en antagen fortsatt lönestegring om 10 % fram till år 1973 kan de sammanlagda lönekostnaderna vid den tid då det nya registreringssystemet träder i funktion beräknas till omkring 15,5 milj. kr.

Avskrivningar av engångskostnader utom skyltkostnader jämte räntor har beräknats till omkring 5,5 milj. kr. Omkostnader i samband med datamaskindriften har beräknats till 2,6 milj. kr. Även i detta fall bidrar höjningen av den indirekta beskattningen till en viss, mindre kostnadsökning. Övriga driftskostnader, avseende framställning och distribution av kontrollmärken, har beräknats till samma belopp som i principbetänkandet dvs. omkring 6,5 milj. kr.

De sammanlagda årliga driftskostnaderna för registreringssystemet år 1973 utom skyltkostnader kan därmed uppskattas till 30 milj. kr.

Driftskostnaderna bör täckas av fordons-

ägare och registeranvändare med avgifter så som sägs i avsnitt 11.

10.5 Årliga skyltkostnader

Kostnaderna för årlig nyanskaffning av skyltar i samband med nyregistrering har utredningen beräknat till 2,8 milj. kr. Dessa kostnader bör tas ut av fordonsägarna.

11.1 *Uppdraget*

Den 29 maj 1969 uppdrog Kungl. Maj:t åt bilregisterutredningen att med hänsyn till den förestående omläggningen av bilregistreringen vid fullgörandet av sitt uppdrag i övrigt närmare överväga frågan om de avgifter som i fortsättningen bör debiteras i anslutning till denna. I direktiven sägs att utformningen av avgiftssystemet bör ske med sikte på att nyttjarna debiteras alla de kostnader som är förenade med bilregistreringen, inklusive avskrivning och ränta på de medel som investerats i maskinutrustning och nedlagts i programmeringsarbete.

11.2 *Gällande rätt m.m.*

Enligt 39 § VTK skall avgifter utgå för vissa ansökningar och anmälningar till registret. För ansökan om registrering är avgiften 20 kr. för bil, 10 kr. för motorcykel och släpfordon och 7 kr. för traktor eller motorredskap. Anmälan av förre ägaren om äganderättsövergång samt anmälan om ny trafikförsäkring, om ändring av fordonets hemort eller ägarens namn, yrke, hemvist eller postadress och om avregistrering är fria från avgift. Likaså är anmälan, för bestämmande av klass enligt traktorskatteförordningen, rörande traktors användning fri från avgift. För anmälan om äganderättsövergång av nye ägaren samt för annan anmälan än vad som nyss sagts, om den görs av annan än läns-

styrelse, polisman, trafikinspektör, bilinspektör eller besiktningsman, är avgiften 5 kr. för bil, 3 kr. för motorcykel och släpfordon och 2 kr. för traktor eller motorredskap.

Ansökningar och anmälningar till registret skall åtföljas av stadgad avgift. Enligt 20 § 1 mom. VTF skall registrering eller anteckning till registret vägras om vid ansökan eller anmälan de föreskrifter inte iakttagits som gäller för varje fall. I 39 § VTK sägs att erlagd avgift på begäran skall betalas tillbaka om registrering vägrats och beslutet därom vunnit laga kraft.

Anmälningar till bilreservregistret är fria från avgift.

Informationen i bilregistret är i princip offentlig. Det innebär att var och en har rätt att ta del av registerinnehållet antingen på stället eller genom avskrift. Om avskrift begärs utgår avgift enligt expeditions-kungörelsen.

Utdrag och sammanställningar av uppgifter ur bilregistret kan också erhållas genom de enligt kungörelsen den 18 oktober 1946 hos länsstyrelserna anställda kommissionärerna vilka har skyldighet att under tjänstemannaansvar tillhandagå allmänheten i vissa i kungörelsen närmare angivna hänseenden. För utfört uppdrag utgår arvode till kommissionären.

Riksdagens justitieombudsman har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 mars 1961 påtalat väsentliga brister i gällande regler för

debitering av kommissionärsarvoden och föreslagit att anvisningar för tillämpningen av arvodesbestämmelserna i kommissionärs-kungörelsen utarbetas. Riksrevisionsverket har i utlåtande den 26 januari 1962 över justitieombudsmannens skrivelse förordat att frågan om utfärdande av anvisningar får anstå i avvaktan på slutgiltigt ställnings-tagande till en ifrågasatt omdaning av cen-trala bilregistret. Länsstyrelsen i Stockholms län har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 maj 1966 föreslagit att föreskrifter snarast med-delas om att uppgifter ur bilregistret inte skall tillhandahållas av kommissionär utan lämnas i tjänsten mot ersättning enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. De här nämnda skrivelserna har överlämnats till bilregister-utredningen för övervägande.

Utredningen har i principbetänkandet ut-talat att statsverkets kostnader för regist-reringsverksamheten bör tas ut av fordons-ägarna.

11.3 Utredningens överväganden och förslag

Kostnaderna för bilregisterverksamheten bör i princip betalas av bilägarna. När registret utnyttjas för särskilda ändamål bör dessutom varje användare i princip betala sin del av nyttjandekostnaden.

De årliga driftskostnader som avser bil-registerverksamheten och som enligt avsnitt 11 bör täckas med avgifter uppgår till ungefär 30 milj. kr. Detta motsvarar mellan tio och elva kronor för varje i bilregistret vid utgången av år 1969 upptaget fordon eller omkring fyra kronor för varje transaktion i det nya registret, frågor angående register-innehållet oräknade.

För närvarande utgår som tidigare nämnts avgifter för vissa ansökningar och anmäl-ningar till registret. Det kan diskuteras om fordonsägarnas bidrag till kostnadstäck-ningen även i fortsättningen skall ske så att direkta avgifter utgår i samband med olika slag av transaktioner. För detta har i första hand rättviseskäl anförts. Den som ofta förorsakar ändringar i registret bör betala mer än den som sällan gör det. Denna

princip är emellertid mycket ofullständigt genomförd i dagens registreringssystem och kommer att äga liten giltighet i det kom-mande. En väsentlig del av kostnaderna i det nya registreringssystemet utgörs av kost-nader för maskinell utrustning. Dessa be-stäms väsentligen av två faktorer – mängden registrerade fordon och mängden frågor som ställs till registret. Antalet registertransak-tioner är kostnadsmässigt av mindre vikt eftersom de maskinellt behandlas under den tid då utrustningen är lågt belastad. En annan väsentlig del av kostnaderna är de som avser registreringsskyltar och kontroll-märken. De beror huvudsakligen på antalet registrerade fordon och endast till en obe-tydlig del på antalet registertransaktioner. Den tredje större delen av kostnaderna är personalkostnader, regionalt och centralt. Av dessa är de kostnader som uppstår regionalt i den verksamhet som i avsnitt 9.2 kallats registreringsfunktionen i stort proportionella mot antalet registertransaktioner, däremot inte övriga personalkostnader.

Ytterligare ett par omständigheter gör att det synes olämpligt att i det nya regist-reringssystemet debitera avgift efter transak-tion. Bearbetningen kommer att försiggå i ett maskinsystem av en typ som tillåter att flera transaktioner eller frågor till registret behandlas samtidigt i maskinen. Det är i sådana fall ytterst besvärligt att klarlägga hur mycket av maskinkapaciteten som tas i anspråk av en viss transaktion eller fråga. Att avgiftsbelägga varje transaktion skulle dess-utom medföra en dyr och otymplig admini-stration.

Schablonmässigt torde det nya registre-ringssystemets kostnader på lång sikt väsent-ligen bero på antalet registrerade fordon och antalet frågor som med hjälp av terminal ställs till registret. Det finns då inte heller något skäl att avgiftsbelägga särskilda trans-aktioner utom i vissa speciella fall som nämns senare i detta avsnitt. Spörsmålet om i vilken mån frågor till registret kan avgifts-beläggas behandlas också i det följande.

En enkel och administrativt rationell lösning vore med utgångspunkt i det anförda

att låta kostnaderna för bilregistreringen täckas av bilskattemedel. Utredningen, som i och för sig finner en sådan lösning vara att föredra, anser sig med hänvisning till sina direktiv (avsnitt 11.1) ändå böra föreslå ett särskilt avgiftssystem.

Det lämpligaste sättet att bestämma fordonsgärens del av kostnaderna torde då vara att beräkna en avgift för varje fordon som finns upptaget i registret. Utredningen föreslår att en sådan avgift införs i stället för de avgifter som nu utgår i samband med olika åtgärder. Avgiften bör lämpligen utgå årligen och alltid för helt år oavsett hur stor del av året fordonet varit registrerat. Den bör i likhet med fordonsskatten tas ut av den som vid en skatteperiods ingång är eller bort vara antecknad i registret som ägare till fordonet. Avgiftsuppbörden samordnas lämpligen med fordonsskatteuppbörden. Någon anledning att differentiera avgifterna mellan olika fordonsslag eller på annat sätt finns inte. Som nedan sägs bör avgift inte tas ut om fordonet i samband med registreringen omedelbart avställs. I överensstämmelse med utredningens tidigare redovisade och av statsmakterna godtagna principiella syn på registreringens innebörd skall erläggande av avgiften inte vara ett villkor för registrering. Det torde inte heller, med tanke på avgiftens ringa storlek, vara lämpligt att sätta dess erläggande som villkor för att fordon skall få tas i bruk.

Också avställda fordon vållar kostnader i registret. Att ta ut avgifter för dessa medför emellertid betydande olägenheter. Avgiftsuppbörden samordnas, som nämnts, lämpligen med skatteuppbörden. Om ett fordon är avställt debiteras ingen skatt för det. Att debitera, uppbära och redovisa enbart en så låg avgift som det här är fråga om är inte rationellt. Man torde också kunna räkna med att ägarna till avställda fordon i många fall är svåra att nå och att ärenden går till indrivning. Avgift bör därför utgå först i den mån och från den tidpunkt då avställt fordon på nytt tas i bruk. Även i detta fall bör avgift alltid utgå för helt år oavsett hur lång tid av året fordonet brukas.

Registreringsavgiften skall i princip täcka de årliga kostnaderna för registrerings-systemet. Den bör kunna anpassas förlöpande till ändringar i kostnaderna och i antalet registrerade fordon. De nu beräknade årliga kostnaderna för registreringssystemet år 1973 fördelade på antalet registrerade fordon vid utgången av år 1969 utgör, som tidigare nämnts, mellan tio och elva kronor. Antalet registrerade fordon kan emellertid väntas öka till år 1973. Därefter är det troligt att såväl kostnader som antal fordon ökar. Det årliga avgiftsbeloppet bör inte fastställas redan nu. Det bör ankomma på bilregisternämnden att lägga fram förslag om detta.

Särskilda avgifter bör utgå i vissa fall när speciella kostnader uppstår för ärenden som förekommer i ett begränsat antal. Detta är fallet när ersättningsskylt utlämnas i stället för förstörd eller förkommen och när dubbeltecknarmärke utlämnas, vidare när exportvagnsskylt och saluvagnsmärke lämnas ut samt vid interimregistrering. Särskild avgift bör också utgå, enligt vad som tidigare sagts, när begränsat körtillstånd enligt 19 § eller särskilt leverantörsstånd enligt 33 § BRK meddelas. Det torde få ankomma på bilregisternämnden att lägga fram förslag till avgiftsbelopp.

Information kan tas ut ur det nya registret i olika former och användas för olika ändamål. Det kan diskuteras i vilken mån utnyttjandet av registerinformation bör avgiftsbeläggas.

När olika myndigheter inom ramen för sin ordinarie verksamhet använder registret bör avgift normalt inte utgå. Som exempel kan nämnas registrets utnyttjande i trafiksäkerhetssyfte och för olika polisiära, fiskaliska eller beredskapsplanläggande åtgärder. I den mån myndighet begär större utdrag och särskilda sammanställningar ur registret bör i enlighet med vad som sägs i slutet av detta avsnitt avgift alltid utgå.

Vid andra fall av registerutnyttjande blir offentlighetsreglerna av intresse. Det är med nuvarande regler oklart vad som skall hänföras till begreppet handling i ett register

som förs med ADB-tekniska hjälpmedel. 1960 års offentlighetskommitté föreslog att som handling skulle avses även upptagning som måste återges för att kunna läsas eller avlyssnas. Chefen för justitiedepartementet gav 1969 års offentlighets- och sekretesslagstiftningskommitté i uppdrag att ytterligare överväga olika frågor i sammanhanget.

I det nya bilregistersystemet kommer praktiskt taget inga aktuella registeruppgifter att finnas direkt tillgängliga i konventionella former av handlingar eller att kunna avläsas utan särskilda tekniska åtgärder. Om inte allmänhetens tillgång till uppgifter ur bilregistret skall väsentligt inskränkas i förhållande till dagens situation måste begreppet handling i detta sammanhang ges en tämligen vid tolkning. Bilregisterutredningen anser sig böra räkna med att uppgifterna i det nya bilregistret skall vara offentliga i samma grad som i det nuvarande.

Tillämpning av offentlighetsreglerna medför att var och en i princip har rätt att ta del av innehållet i bilregistret antingen utan avgift på stället eller genom avgiftsbelagd avskrift. Vid omedelbart behov av uppgifter ur det nya bilregistret kommer man emellertid regelmässigt att använda sig av den i princip betänkandet beskrivna terminaltekniken för att göra registerinformationen läsbar. Liknande utrustning och teknik måste därvid användas oavsett om man befinner sig omedelbart invid den maskinläggning med vars hjälp registret förs eller på stort avstånd från denna. Den som vill ha information ur registret har att vända sig till en tjänsteman som med hjälp av en terminal hämtar den önskade uppgiften direkt ur datamaskinen. Myndigheten kommer alltså i så gott som alla praktiska fall att vållas kostnader då en registerpost skall tas fram och det är inte möjligt att på samma sätt som i ett synligt register ta del av registerinnehållet på stället. Enligt nu gällande regler kan uppgiftslämnandet därmed avgiftsbeläggas.

Det skulle emellertid enligt utredningens uppfattning av flera skäl vara olämpligt att avgiftsbelägga svar på frågor angående en-

staka registeruppgifter. Allmänhetens rätt att utan kostnad ta del av registerinnehållet bör inte utan särskilda skäl inskränkas. Myndigheterna har också enligt de s.k. servicecirkulären (SFS 1946:680 och 1964:794) en omfattande skyldighet att lämna allmänheten upplysningar bl.a. om innehållet i allmänna handlingar. Vidare skulle administrationen av den stora mängden enstaka frågor till bilregistret bli omfattande och kostnadskrävande. Kostnaderna för debitering, uppbörd och redovisning av utgående avgift kan i allmänhet beräknas bli betydligt högre än kostnaden för att ta fram den önskade uppgiften. De sammanlagda administrationskostnaderna i sammanhanget skulle med tanke på det stora antalet frågor komma att inte oväsentligt höja kostnaderna för bilregistret.

Utredningen har dragit den slutsatsen att man i detta fall bör se allmänhetens rätt att ta del av registerinnehållet så att var och en kan vända sig till någon av de terminalförsedda bilregistermyndigheterna (länsstyrelserna) och kostnadsfritt få svar på muntliga frågor eller frågor per telefon. Likaså bör allmänheten liksom nu kostnadsfritt kunna få svar på skriftligt ställda frågor rörande enstaka registeruppgifter. Allmänhetens möjlighet att ta del av registerinnehållet kommer på detta sätt att i praktiken underlättas i förhållande till dagens situation eftersom registret för närvarande är delat på registreringsmyndigheterna medan i fortsättningen varje registrerad uppgift omedelbart kan nås från varje registreringsmyndighet.

Rätten för allmänheten att utan kostnad ta del av registrerad information bör emellertid begränsas till enkla, muntligt eller skriftligt lämnade uppgifter. Om avskrift av grundhandling eller registerpost begärs bör avgift utgå enligt gällande regler.

I den mån mer omfattande utdrag och sammanställningar ur registret görs möter det enligt nuvarande regler inga hinder att särskilda avgifter bestäms för detta. Det kan i sammanhanget nämnas att riksskatteverket enligt sin instruktion (SFS 1970:752) bl.a.

har att meddela bestämmelser om ersättning för automatisk databehandling vid länsstyrelserna. Liknande bestämmelser bör utarbetas och fastställas för bearbetningar i det nya bilregistret. De bör tillämpas oavsett om beställaren är enskild eller myndighet. Det bör ankomma på bilregisternämnden att lägga fram förslag till bestämmelser av nu nämnt slag.

Utredningens förslag i detta sammanhang leder till att det i fortsättningen inte finns anledning att låta uppgifter ur bilregistret tillhandahållas av kommissionär.

12.1 Förslag i principbetänkandet m. m.

I avsnitt 13 i principbetänkandet förordar utredningen att uppläggnings- och registreringssystemet av det nya registret i princip sker genom att uppgifter förs över från länsstyrelsernas nuvarande bilregister. Uppgifter om personnummer måste hämtas från fordonsägarna själva. Andra uppgifter kan erhållas ur länsstyrelsernas personregister och nuvarande centrala bilregistret. Informationsskärmar av det slag som skall användas för frågeverksamhet och inmatningsrutiner bör utnyttjas även för införande av uppgifter i det nya registret vid uppläggnings- och registreringssystemet.

Vid övergången skall nya registrerings- och registreringssystemet skyltar tillställas varje fordonsägare. Skyltutlämningen bör enligt principförslaget kombineras med att uppgifter om personnummer och eventuella andra uppgifter hämtas in från fordonsägarna. Utlämnings- och registreringssystemet av skyltar och insamlingen av uppgifter föreslås i första hand ske vid särskilt anordnade skyltutlämningsställena, men möjlighet måste också finnas för fordonsägare att sända in uppgifterna per post och att få skyltarna sända till sig.

Utredningen förordar att övergången till det nya registreringssystemet sker successivt med ett eller flera län i varje etapp.

Den i prop. 1969:30 angivna tidsplanen för övergången innebär att registeromläggningen börjar genomföras någon gång i början av år 1972 för att vara helt genomförd kring mitten av år 1973.

12.2 Omlägningsförfarandet

Vid detaljutformningen av omlägnings- och registreringssystemet har ett par frågor krävt särskild uppmärksamhet. Utredningen har efter ytterligare överväganden funnit att möjligheten att sända ut skyltar till fordonsägarna per post har vissa fördelar framför att anordna särskilda skyltutlämningsplatser dit fordonsägarna skall bege sig. Det förra förfarings- och registreringssystemet medför mindre olägenheter för fordonsägarna, vilka annars i åtskilliga fall skulle behöva färdas relativt långa sträckor för att hämta nya skyltar. En annan fördel med det är att den stora gruppen personal för hantering av skyltar vid utlämningen inte behövs. Ytterligare en fördel hänger samman med att uppgift om personnummer inte — som i det tidigare förslaget — skall lämnas av fordonsägaren själv. Fel uppstår nämligen lätt vid antecknandet av det nummer fordonsägaren uppger. I många fall måste man räkna med att fordonsägaren inte medför handling som innehåller personnumret och inte minns sitt nummer eller uppger fel nummer.

Den alternativa möjligheten innebär i korthet att fordonsinnehav skall uppges på en blankett (hålkort) som sänds ut till alla vuxna personer, företag o. d. Blanketten förses i förväg med personnummer eller annat nummer ur länsstyrelsernas personregister. När blanketten återsänts och uppgifterna behandlats, sänds skyltar per post till fordonsägaren. (Mer detaljerad rutinbeskriv-

ning finns i bilaga 6.) Med detta förfarings-sätt undviks de tidigare nämnda olägenheterna.

De båda metoderna skiljer sig åt ifråga om kostnader. Om särskilda skyltutlämningsplatser anordnas kan statsverkets kostnader för själva registeromläggningen utom distribution av skyltar beräknas till omkring fyra milj. kr. och skyltdistributionskostnaderna till omkring 1,5 milj. kr. Vid distribution av skyltarna per post kan kostnaderna för registeromläggningen uppskattas till 6,5 milj. kr. och för skyltdistributionen till omkring 7,5 milj. kr. Till detta kommer emellertid de inte direkt synliga kostnader som i de båda alternativen förorsakas landets mer än två och en halv miljoner fordonsägare för inställelse vid skyltutlämningsplats resp. besök vid postanstalt. Dessa kostnader kan givetvis endast gissningsvis beräknas. Utredningen utgick i sina tidigare beräkningar från att antalet skyltutlämningsplatser skulle vara omkring 125. Det kan antas att det genomsnittligen krävs minst två timmar för bilägarna att per bil färdas till och från utlämningsplatsen, hämta skyltar och lämna begärda uppgifter avsedda för det nya registret. Med en antagen timkostnad av 15 kronor per förare med bil innebär detta en sammanlagd kostnad av omkring 75 milj. kr. Antalet postanstalter är omkring 2 600. Att hämta skyltarna vid postanstalt kräver uppskattningsvis en halv timme för varje fordonsägare. Om samma timkostnad tillämpas blir fordonsägarnas kostnader knappt 20 milj. kr. Betydande hänsyn måste enligt utredningens uppfattning tas till dessa kostnader vid val av metodik för registeromläggning och skyltdistribution.

Utöver vad som nu sagts har en helt ny omständighet tillkommit som har betydelse vid val av rutin för kontakten med fordonsägarna. Körkortsutredningen har lagt fram principbetänkande (SOU 1970:26) med förslag om bl. a. centralt körkortsregister. Enligt körkortsutredningen innebär förberedelserna för upprättandet av ett sådant register bl. a. att uppgifter om personnummer bör inhämtas från körkortsinnehavare. Sedan kör-

kortsutredningen informerats om bilregisterutredningens planering av bilregisteromläggningen har från körkortsutredningen uttalats önskemål om en samordning av inhämtandet av uppgifter från bil- och körkortsinnehavare. En sådan samordning kan komma till stånd bara i det fall en frågeblankett sänds ut till allmänheten. Merkostnaden för att hämta in uppgifter även om körkortsinnehav blir förhållandevis liten. Körkortsutredningen har i sitt betänkande uppskattat den till 400 000 kr. Med hänsyn till detta förordar bilregisterutredningen att insamlandet av uppgifter från fordons- och körkortsinnehavare sker gemensamt och att registrerings-skyltarna sänds ut per post.

Ett annat moment i registeromläggningen som föranlett särskilda överväganden är överföringen av uppgifter från de nuvarande registerkorten till det nya maskinella registret. Som förordats i utredningens principbetänkande bör överföringen ske med hjälp av informationsskärmar. Under omläggningsskedet behövs ett antal extra skärmar utöver dem som senare skall användas i länsstyrelsernas reguljära verksamhet. Två möjligheter att organisera överföringen kan tänkas. I det ena fallet samlas personal och utrustning i en rörlig omläggningsgrupp som flyttar från län till län efter hand som omläggningen fortskrider. I det andra fallet placeras omläggningsorganisationen centralt och de primäruppgifter som skall föras in i registret sänds på något sätt från länsstyrelserna till den centrala omläggningsorganisationen.

Övervägande skäl talar för det senare alternativet. Omläggningsgruppen behöver arbetsplatser för omkring 45 personer. Det är i regel svårt att få lokaler som tillåter ett rationellt arbete för så många personer i nära anslutning till länsstyrelsernas bilregisterdetaljer. Frågan löses lättare centralt då lokalen skall användas i ungefär ett år och inga bestämda krav på anknäpning till redan befintliga lokaler finns.

Rekrytering av personal till omläggningsgruppen går sannolikt lättare när arbetsplatsen är fast. I det fall omläggningsgruppen är rörlig får man räkna med att bara en

mindre del av hela den erforderliga personalstyrkan utgörs av fast personal medan resten måste rekryteras på platsen.

Planläggning, ledning och övervakning av arbetet sker lättare om arbetsplats och personal inte byts.

Skall registeröverföringen ske regionalt är det vidare nödvändigt att tillfälligt installera extra informationsskärmar vid länsstyrelserna och att hyra extra teleledningar.

De angivna skälen talar för att registeromläggningen bör utföras centralt. En del av den centrala omlägningsgruppen bör utgöras av personal från länsstyrelserna vilken därigenom utbildas i hantering av terminalerna. Personalen i denna del av gruppen bör bytas efterhand som den utbildats.

Det är viktigt att en länsstyrelse inte saknar tillgång till registrerade uppgifter under de ett eller två dygn som kommer att förflyta från det uppgifterna hämtas hos länsstyrelsen till dess de finns tillgängliga i det maskinella registret. Olika möjligheter att tillgodose detta krav finns.

Det är olämpligt att föra in ändringar i registret just under den eller de dagar då omläggningen pågår. Tillgång till registret behövs emellertid för att frågor skall kunna besvaras. Det enklaste tillvägagångssättet är att registerkorten sänds ut från länsstyrelsen till den centrala omlägningsgruppen som underlag för uppgiftsöverföringen och att en eller vid behov två personer i omlägningsgruppen tilldelas arbetsuppgiften att svara på telefonfrågor från länsstyrelsen rörande det registermaterial som för tillfället är under omläggning. Utredningen har visserligen i principbetänkandet sagt att registerkorten inte bör avlägsnas från en länsstyrelse under omläggningen. Eftersom överföringen av registeruppgifterna nu visat sig kunna göras på ett eller två dygn anser utredningen att den nu nämnda metoden med en direkt kontakt mellan länsstyrelsen och särskild personal inom omlägningsgruppen för besvarande av frågor fyller länsstyrelsens krav på tillgång till registrerade uppgifter.

En annan möjlighet är att på något sätt kopiera registerkorten så att länsstyrelsen

och omlägningsgruppen samtidigt kan ha tillgång till fullständiga uppgifter. Undersökningar har visat att den lämpligaste metoden för detta är mikrofilmning. Mikrofilmkopiorna kan användas antingen vid den aktuella länsstyrelsen för besvarandet av frågor eller vid omlägningsgruppen. Kostnaderna har uppskattats till sammanlagt ungefär 200 000 kr. om mikrofilmen används vid länsstyrelsen och till ungefär 700 000 kr. om den används vid omlägningsgruppen. Den relativt stora skillnaden beror på att det i senare fallet krävs ett betydligt större antal apparater för läsning av mikrofilmen.

Utredningen förordar i första hand det tillvägagångssättet att registerkorten utan kopiering sänds från länsstyrelsen till omlägningsgruppen och att frågor angående innehållet i korten riktas till omlägningsgruppen.

Med beaktande av vad som nu sagts kan omlägningsarbetet avseende ett län indelas i följande skeden.

- Vissa uppgifter som skall lämnas av fordons- och körkortsinnehavare samlas in.

- Namn- och adressuppgifter hämtas från länsstyrelsernas befolkningsregister.

- Vissa tekniska uppgifter hämtas från statistiska centralbyråns nuvarande centrala bilregister.

- Uppgifter förs över från länsstyrelsernas nuvarande bilregister.

- Det nya registret organiseras. Skyltar, kontrollmärken och registreringshandling sänds ut.

- Övergången till nytt registreringssystem äger rum.

- Länsstyrelsernas registerkort arkiveras.

En närmare beskrivning av hur omläggningen planeras ske finns i bilaga 6.

Det nya registreringssystemet bör provas i ett län under några månader innan omläggningen i övriga län börjar. Försökslänet bör vara förhållandevis litet och vara lätt att nå för den centralt arbetande omlägningspersonalen. Utredningen föreslår att Uppsala län blir försökslän. Försöksverksamheten skall innebära att registreringen i länet helt läggs om till det nya systemet. Nya regist-

reringsskyltar och kontrollmärken skall alltså sändas ut till bilägarna och erforderliga nya författningsbestämmelser sättas i kraft.

Sedan tillräckliga erfarenheter vunnits genom försöksverksamheten påbörjas omläggningen i övriga län. Den pågår inom flera län samtidigt och beräknas ta omkring nio månader.

Utredningen kan inte nu ange bestämd tidpunkt då försöksverksamheten kommer att starta. En riktpunkt är emellertid början av år 1972. Det nya registret skulle då i sin helhet kunna vara i verksamhet i början av år 1973.

12.3 Övergångsbestämmelser

Övergången till det nya registreringsystemet skall som nämnts ske successivt för ett eller ett par län i sänder eller, mera exakt, för de i länen i fråga registrerade fordonen. När registeromläggningen är klar för ett län kan de nya registreringsbestämmelserna sättas i kraft beträffande de fordon som omfattats av omläggningen.

Det förhållandet att det nya registrerings-systemet under en tid kommer att vara i funktion endast i ett eller en del län ger upphov till särskilda problem och behov av regler. Vidare kan det hända att övergången från gamla till nya bestämmelser inträffar medan en länsstyrelses handläggning av ett ärende pågår och att den vidare handläggningen beror på vilka bestämmelser som tillämpas. Det måste då finnas regler för hur olika slag av ärenden skall slutföras. I det följande ges en översiktlig framställning av några av de viktigare frågorna varvid utgångspunkten är att registeromläggningen kan inledas i början av år 1972.

Vid övergången bör fordon tilldelas registreringsnummer med samma slutsiffra som i gamla registreringsnumret för att kontrollbesiktningsskyldigheten inte skall påverkas.

Reglerna för uppbörd av fordonsskatt föreslås få helt ny utformning. Två alternativa tillvägagångssätt kan tänkas för införandet av dem. I bägge fallen sker ordinarie uppbörd enligt de gamla reglerna i början av år 1972.

I det första alternativet införs sedan de

nya skattereglerna successivt i samband med registeromläggningen i resp. län under år 1972. Vid skattedebiteringen enligt de nya reglerna under år 1972 måste hänsyn tas till att skatten normalt är betald för hela år 1972 och den ytterligare skatt som skall tas ut avser tiden från och med januari år 1973 och fram till och med resp. fordons nästa ordinarie uppbörds månad (se tabell s. 48). I detta alternativ debiteras skatt i samband med registeromläggningen både för de fordon som har ordinarie uppbörds månad vid den tid debiteringen sker och för de fordon som har uppbörds månad tidigare under kalenderåret. Ett exempel kan belysa detta. Om registeromläggningen i ett län sker under maj månad debiteras skatt för fordon som har slutsiffran 2 i registreringsnumret (se tabell 1 s. 48) för tiden januari–maj 1973. Dessutom debiteras skatt för fordon med slutsiffrorna 8, 9, 0 och 1 avseende 1, 2, 3 resp. 4 månader. När registeromläggningen och därmed sammanhängande skatteuppbörd, som nyss exemplifierats, är gjord, sker under återstående månader år 1972 uppbörd för de fordon som enligt de nya reglerna då har ordinarie uppbörds månad. I juni debiteras skatt för fordon med slutsiffran 3, osv. I den mån registeromläggningen inte hunnit genomföras i alla län under år 1972 tillämpas motsvarande förfaringssätt under år 1973.

Det andra alternativet innebär att de gamla skattereglerna får gälla under hela år 1972. I län där registeromläggningen skett och de nya registreringsbestämmelserna börjat tillämpas under år 1972 debiteras därvid varje fordon vid ingången av år 1973 skatt för tiden från årets början till och med utgången av fordonets skatteperiod. Vid utgången av denna börjar debitering av skatt för fordonet för hel skatteperiod i normal ordning enligt de nya reglerna. I stället för att låta de fordonsägare som enligt de nya bestämmelserna har uppbörds månad i början av året betala in skatt två gånger med kort tidsmellanrum kan det övervägas att ta ut skatten både för den reducerade skatteperioden och den därpå följande. I län där

registeromläggningen inte skett under 1972 torde den äga rum i början av år 1973. Det är då lämpligt att låta den första uppbörden för år 1973 för fordon i dessa län anstå till dess registeromläggningen skett. Uppbörden görs sedan enligt de nya reglerna.

En jämförelse mellan de två alternativen visar att det första är mindre beroende av förskjutningar i tidsplanen för omläggningen. Vidare synes det andra alternativet kräva besvärligare övergångsbestämmelser. Eftersom det första alternativet dessutom innebär att de nya reglerna snabbare träder i kraft är utredningen beredd att förorda detta. Det torde få ankomma på bilregisternämnden att utarbeta detaljerade förslag till i sammanhanget erforderliga övergångsbestämmelser.

Den av bilregisterutredningen föreslagna samordningen mellan skatteuppbörd och kontrollbesiktning kan inte ske på en gång efter registeromläggningen i respektive län beroende på svårigheterna att få in aktuella uppgifter om i vad mån kontrollbesiktningskyldigheten fullgjorts. Kontrollmärken bör emellertid ändå lämnas ut till fordonsägarna och av dessa anbringas på de nya registreringsskyltarna redan i samband med registeromläggningen. Både fordonsägare och myndigheter får härigenom från början vana vid hantering av de nya märkena. Undersökningar pågår genom Statskonsults försorg om möjligheterna att få fram nyss nämnda uppgifter om besiktningskyldighetens fullgörande innan omläggningen är klar. Om detta inte visar sig möjligt blir kontrollmärket i övergångsskedet ett tecken på att skyldighet att teckna trafikförsäkring och att betala fordonsskatt fullgjorts. Det nuvarande kontrollbesiktningsmärket kan då samtidigt fungera som hittills under år 1972.

I det alternativ till övergång till nya skattebestämmelser som utredningen förordar bör kontrollmärken lämnas ut enligt följande regler. För fordon för vilket skatt uppbärs vid registeromläggningen (utöver för år 1972 redan erlagd skatt) lämnas märke ut med giltighetstid till utgången av ordinarie skatteperiod. Om fordonets skatteperiod utlöper under återstående del av år 1972

debiteras ingen skatt i samband med registeromläggningen. Märke lämnas då ut med giltighetstid till årets slut som tecken på att skatten tidigare betalats för hela året. Vid senare ordinarie skatteuppbörd för fordonet i samband med skatteperiodens utgång lämnas nytt märke ut med ordinarie giltighetstid. I det andra alternativet bör märken som lämnas ut under år 1972 ha giltighet intill utgången av året. I samband med den första under 1973 infallande skatteuppbörden lämnas märke ut med giltighet till och med utgången av respektive fordons skatteperiod. Vid den därpå följande uppbörden som avser hel skatteperiod lämnas för första gången märke ut som fungerar helt enligt de nya reglerna.

De föreslagna bestämmelserna om årlig registreringsavgift i stället för avgifter för enskilda transaktioner föranleder administrativa olägenheter om de införs under registeromläggningsskedet. Det kan därför vara lämpligt att de nya avgiftsbestämmelserna införs redan från ingången av år 1972. Man når härigenom ytterligare den fördelen att man inte under omläggningstiden behöver uppbära och redovisa en stor mängd små avgiftsbelopp. I det alternativ till införande av nya regler för skatteuppbörd som utredningen förordar samordnas avgiftsuppbörden för år 1972 lämpligen med den successiva skatteuppbörden under året på det sätt som föreslås gälla i det nya registreringssystemet. De hittillsvarande avgiftsbestämmelserna bör då upphävas från ingången av år 1972. I det andra alternativet tas avgiften för år 1972 lämpligen ut vid den skatteuppbörd som görs enligt nuvarande regler och avgiften för år 1973 samordnas med den första under året infallande skatteuppbörden.

Beträffande fordon som nyregistreras under omläggningstiden bör det övervägas att låta föra in dem direkt i det nya registreringssystemet även i de fall registrering söks i län där registeromläggningen ännu inte ägt rum. Från och med den tidpunkt då registeromläggningen börjar skall då alla fordon registreras enligt de nya reglerna. I de fall länsstyrelsen saknar bildskärmsterminal

får rutinen utformas så att länsstyrelsen tar emot ansökan och fattar beslut varefter handlingarna sänds antingen till bilregister-nämnden eller till annan länsstyrelse för inmatning i registret. För den enskilde fordonsägaren innebär detta bl. a. att han inte behöver byta registreringsskyltar efter en kort tid. Även i andra sammanhang, t. ex. när det gäller saluvagnshanteringen, innebär en sådan rutin fördelar.

En särskild fråga är hur man skall förfara när ägare till fordon som är registrerat i län där de nya registreringsbestämmelserna inte tillämpas flyttar till län eller överlåter fordonet till person bosatt i län där de nya bestämmelserna satts i kraft. I sådana fall bör fordonsägaren ge in en anmälan om flyttning eller äganderättsövergång i utflyttningslänet. Fordonet bör emellertid stå kvar i utflyttningslänets register och fordonsägaren har att vända sig till den länsstyrelsen med ansökningar och anmälningar så länge länet i dess helhet inte förts in i det nya registreringssystemet.

Ett alternativ till detta är att länsstyrelsen i utflyttningslänet vidarebefordrar uppgifterna i godkänd anmälan jämte registerkortet avseende fordonet till bilregisternämnden som har ansvaret för registeromläggningen. Nämnden iordningställer en registerpost i det maskinella registret. Registreringsskyltar, kontrollmärke och registreringsbevis lämnas ut från nämnden till fordonsägaren.

Det senare alternativet torde medföra mer komplicerade administrativa rutiner och utredningen förordar att det första tillämpas.

Om ett fordon förts in i det nya registreringssystemet bör de nya bestämmelserna tillämpas även om dess ägare senare flyttar till annat län eller fordonet överlåts till person bosatt i län där registeromläggningen ännu inte skett. Ägaren till ett sådant fordon bör ha möjlighet att vända sig med ansökningar och anmälningar till länsstyrelsen i det län där han är bosatt. Alla länsstyrelser måste alltså från det registeromläggningen börjar kunna handlägga ett antal ärenden enligt de nya bestämmelserna. Vid handläggningen behövs givetvis tillgång till de i

centrala registret införda uppgifterna. För de län som ännu inte infogats i det nya registreringssystemet kan förbindelserna med det centrala registret ordnas på olika sätt. Det smidigaste är att redan från registeromläggningens början förse varje länsstyrelse med en informationsskärm för direkt kommunikation med det centrala registret. Ytterligare undersökningar, genom bilregisternämndens försorg, får visa om detta kommer att vara möjligt.

Ett alternativ är följande. När ett fordons ägare byter hemortslän på det sätt som inledningsvis nämnts erhåller länsstyrelsen i det nya länet ett registreringsbevis avseende fordonet från det centrala registret. Beviset förvaras särskilt i anslutning till bilregistret. Det måste i detta fall föreskrivas att ansökningar eller anmälningar avseende fordonet skall ges in till den länsstyrelse som har beviset. Sedan beslut meddelats med anledning av sådana ansökningar eller anmälningar översänder länsstyrelsen till registret sådana uppgifter som skall tas in i registret och antecknar samtidigt motsvarande uppgifter på registreringsbeviset. Bilregisternämnden har att underrätta länsstyrelsen om sådana uppgifter om fordonet som intagits i registret på grund av underrättelser som kommit direkt till nämnden. Länsstyrelsen skall anteckna dessa uppgifter på beviset.

Fordon som är reservregistrerat enligt nuvarande regler bör i det nya registret automatiskt noteras som avställt utan att särskild anmälan behöver göras av ägaren. Bestämmelsen om en till högst sex månader begränsad avställningstid bör därefter tillämpas på fordonet. Tiden räknas lämpligen från den dag de nya registreringsbestämmelserna träder i kraft.

Om registreringsansökan eller anmälan om ändring i registrerade förhållanden är beroende på registreringsmyndighetens prövning när de nya registreringsbestämmelserna träder i kraft bör lämpligen dessa tillämpas vid prövningen. Man kan därigenom efter övergången slippa hantering av skatt vid länsstyrelserna och kan uppbära den enligt det mekaniserade förfarandet.

Om skyldighet att göra anmälan om ändring i registrerat förhållande inträder innan de nya registreringsbestämmelserna träder i kraft men anmälan i fråga inte hinner göras dessförinnan bör de äldre bestämmelserna gälla för fullgörandet av skyldigheten.

Vissa övergångsproblem i fråga om saluvagnsskyltar resp. saluvagnsmärken bör lämpligen övervägas av bilregisternämnden.

Bestämmelserna om särskilda leveranstillstånd enligt 33 § BRK bör införas successivt i takt med övergången till den nya organisationen. Detta gäller även reglerna om begränsade körtillstånd enligt 19 § BRK.

Den i avsnitt 4.3.7 beskrivna ordningen med anmodan till fordonsägaren att inställa fordonet till besiktning bör införas i takt med registeromläggningen. Utredningens förslag i fråga om besiktning medför vidare bl. a. behov av rapportering mellan bilprovningsbolaget och den centrala registreringsmyndigheten. De nya rapporteringsbestämmelserna bör emellertid tillämpas endast på fordon som tagits upp i det nya registret. Beträffande fordon som står kvar i länsstyrelsernas register bör de nu föreskrivna rapporteringsskyldigheterna iakttas för att registerkortet för dessa fordon skall vara fullständiga vid registeromläggningen.

Bestämmelserna om nuvarande centrala bilregistret kan upphävas när hela landet gått över till det nya registreringssystemet. Varje länsstyrelse kan emellertid efter hand som de nya registreringsbestämmelserna börjar tillämpas i länet befrias från skyldigheten att lämna uppgifter till nuvarande centrala bilregistret.

Det torde få ankomma på bilregisternämnden att i detalj utreda behovet av och lägga fram förslag till författningsbestämmelser rörande dessa frågor.

12.4 Organisation under tiden för genomförandet

Som sägs i den skrivelse varmed detta betänkande överlämnas skall enligt statsmakternas beslut (prop. 1970:165, SU 213

rskr 428) återstående erforderligt planerings- och systemutvecklingsarbete jämte idrifttagning av det nya bilregistret ledas av en för ändamålet särskilt tillskapad nämnd, bilregisternämnden. Nämnden skall vara verksam till dess registeromläggningen är genomförd och den nya organisationen visat sig fungera tillfredsställande. Som ledamöter av bilregisternämnden ingår företrädare för — förutom den hittillsvarande bilregisterutredningen och körkortsutredningen — kommunikationsdepartementet, rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, statskontoret, statistiska centralbyrån och riksskatteverket. Till nämndens förfogande finns ett kansli.

Registrering (avsnitt 1). Registrering skall på samma sätt som i det nuvarande systemet vara ett villkor för att fordon skall få tas i bruk. I registreringsplikten omfattning föreslås alltså principiellt ingen ändring. Däremot slopas nuvarande bestämmelser om att registrering skall ske inom viss tid från förvärvet resp. från det fordon tagits i bruk enligt interimslicens.

Av de undantag från registreringsplikten som nu finns enligt 11 och 77 §§ VTF utgår två, nämligen dels de i 11 § 2 mom. (dvs. sammanfattningsvis reservregistrerade fordon som tagits i anspråk enligt föfogandelagstiftningen eller förhyrts av krigsmakten) och dels de s. k. saluvagnarna. Dessa fordon skall alltså i fortsättningen vara registrerade men förutsätts bli avställda (se nedan).

Själva registreringen skall inte som i dag förbindas med kontroll över att ägaren fullgjort sina skyldigheter i fråga om fordonet. Att besiktning skett, skatt betalats och försäkring finns gäller givetvis ändå som förutsättning för brukande jämte registreringskravet. Registreringen som sådan blir en ren notering av fordonets existens och av vem som äger det. Registreringen blir vidare en engångsåtgärd för varje fordon och består under fordonets hela livstid till dess det avregistreras.

Reservregistreringen avskaffas alltså. Fordonet får ett icke länsanknutet registreringsnummer i det centrala registret hos trafik- och försäkerhetsverket. Numret består av tre bok-

stäver och tre siffror. Registrering förutsätts normalt komma att ske redan hos bilförsäljarna.

Ansökan om registrering får ske hos valfri länsstyrelse. För bifall till ansökningen krävs bara vissa grunduppgifter så att fordonet och ägaren kan identifieras. Ansökningen skall således innehålla fordonsägarens namn och stadigvarande adress. Vidare skall uppges personnummer eller nummer i länsstyrelsens register över skattskyldiga. Vissa data om fordonet, genom vilka man klart kan identifiera detta — bl. a. chassinummer eller motsvarande identitetsbeteckning — skall anges. Uppgift om fordons hemort behöver inte lämnas.

När ansökan bifallits matas uppgifter om fordonet och ägaren in i registret med hjälp av terminal. Trafiksäkerhetsverket sänder registreringsskyltar och registreringsbevis till fordonsägaren. Chassinummer eller motsvarande stansas in på registreringsskyltarna i samband med att de tillverkas.

Enligt huvudregeln behöver registreringsbevis inte medföras vid färd med fordon. Undantag gäller vid färd med lastbil eller med bil jämte släpvagn. Handlingen kan medföras i bestyrkt avskrift.

Reservregistrering och avställning (avsnitt 2). Avställning av registrerat fordon motsvarar i princip nuvarande reservregistrering med den skillnaden att avställt fordon står kvar i bilregistret. Den skatte- och försäkeringsplikt som normalt följer av regist-

eringen som sådan gäller inte avställt fordon.

Avställt fordon får inte användas. Från detta förbud gäller vissa undantag. Fordonet får för det första brukas på sådant sätt som inte förutsätter registrering. En släpvagn som registrerats för att dras av bil eller av traktor i skatteklass I kan avställas om den under viss tid eller tills vidare skall dras av annat dragfordon. Det andra undantaget gäller förut (i sammanfattningen av avsnitt 1) nämnda fordon som nu enligt 11 § 2 mom. VTF är undantagna från registreringskravet. Förbudet gäller ej heller fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens. Slutligen kan viss användning av avställt fordon medges genom särskilt begränsat körtillstånd (se sammanfattningen av avsnitt 5).

Om fordonsägaren, när han söker registrering, inte ger in sådana handlingar om besiktning, försäkring m. m. som i dagens system krävs för registrering — och dessutom viss ytterligare uppgift om fordonets användning — avställs fordonet obligatoriskt vid registreringen. Den obligatoriska avställningen upphör inte förrän sådana handlingar och uppgifter ges in.

Avställning kan vidare ske när som helst under fordonets livstid, om fordonsägaren till valfri länsstyrelse anmäler att han inte ämnar bruka fordonet på annat sätt än som är tillåtet i fråga om avställt fordon.

Obligatorisk avställning är inte tidsbegränsad. Den upphör efter anmälan av fordonsägaren, om de förut angivna handlingarna getts in.

Annan avställning — dvs. sådan som sker efter anmälan — meddelas bara för viss tid, högst sex månader. Efter ny anmälan kan avställningen förlängas med högst sex månader varje gång. För att motverka att fordon dras undan det allmännas kontroll genom fortlöpande avställning ges länsstyrelse, som får in anmälan för förlängning av avställning, rätt att förelägga den som gjort anmälan att styrka att han alltjämt har fordonet i behåll. Kan detta inte styrkas — fordonet har sålts eller övergivits — vägras förlängning och skatte- och försäkringsplikt inträder. Avställ-

ning efter anmälan upphör eljest när den beslutade avställningstiden löper ut eller dessförinnan, om ägaren begär det.

Avregistrering (avsnitt 3). Eftersom det är angeläget att registrerat fordon inte avförs ur registret förrän det kan antas att det inte mera kommer att användas som registreringspliktigt fordon här i landet, får avregistrering ske bara under vissa bestämda förutsättningar, nämligen när åtgärd vidtagits som gör sannolikt att fordonet inte mera kommer att användas i trafik, när det ändrats till fordon för vilket registreringsplikt inte i något avseende gäller, när det registrerats i det militära fordonsregistret och när det varaktigt utförts ur riket. I det förstnämnda fallet skall förhållandet styrkas genom skrotningsintyg, om inte länsstyrelse i undantagsfall medger annat.

Anmälan för avregistrering får ges in till vilken länsstyrelse som helst och skall, för att anses vederbörligen gjord, åtföljas av fordonets registreringsskyltar eller anmälan om förlust av skyltarna.

Avregistrering får ske utan anmälan om länsstyrelse fått kännedom om att fordon skrotats, införts i militära fordonsregistret eller varaktigt utförts ur riket. Har sådan avregistrering skett skall fordonets registreringsskyltar — eller anmälan om förlust — ges in till länsstyrelse utan oskäligt dröjsmål.

Har fordonets ägare under fem år i följd inte kunnat anträffas för uttagande av debiterad skatt avregistreras fordonet.

Huvudregeln att skrotningsintyg krävs för avregistrering av obrukbart fordon blir ett incitament till att bilägarna låter skrota sina uttjänta fordon. Skatte- och försäkringsplikten gäller nämligen i princip till dess avregistrering sker. För att den avsedda effekten inte skall utebli genom att fordonen avställs — och därmed undantas från skatte- och försäkringsbestämmelserna — har, som nämnts i sammanfattningen av avsnitt 2, länsstyrelsen möjlighet att, när förlängd avställning begärs, infordra utredning om att sökanden har fordonet i behåll. Vidare motverkas möjligheterna att kringgå reglerna genom en ny bestämmelse om att den som

överger ett fordon ändå skall anses som ägare till det.

Uppgifter om avregistrerat fordon behålls i registret under viss tid, förslagsvis fem år.

Kontrollen över fordonsbeståndet (avsnitt 4). För att ett nytt fordon skall registreras krävs f. n. att det, inom ett år innan registreringsansökan ges in, antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg och i princip inte ändrats därefter. Som förut nämnts blir detta inte längre en förutsättning för själva registreringen men kontrolleras i stället på så sätt att fordonet obligatoriskt avställs, om kravet inte är uppfyllt vid registreringen och förblir avställt till dess kravet uppfyllts. Ettårsgränsen räknas från registreringsansökningens ingivande även när obligatorisk avställning skett.

När reservregistrerat fordon åter skall registreras gäller i dag i princip samma besiktningsskrav som vid annan registrering med det tillägget att även kontrollbesiktning godtas om den skett inom den angivna ettårsfristen. I det nya systemet uppställs inga speciella besiktningsskrav för att avställning, som skett efter anmälan, skall upphöra. I stället upprätthålls den "normala" besiktningsskyldigheten för registrerade fordon även under avställningstiden. Sådan besiktningsskyldighet kan till följd av förbudet att bruka avställt fordon inte fullgöras under denna tid utom i vissa undantagsfall — t. ex. i fråga om saluvagnar — men måste ske när avställningen upphör, innan full rätt att använda fordonet kan inträda.

I övrigt föreslås i princip ingen ändring av de förutsättningar för rätt att bruka fordon som nu gäller i fråga om besiktning, skatt och försäkring. Eftersom avställda fordon — i motsats till reservregistrerade — i teknisk mening är att anse som registrerade kommer emellertid försäkrings- och skatteplikt i fortsättningen inte att omfatta alla registrerade fordon utan endast registrerade fordon som inte är avställda.

För att bilregistret skall kunna användas för en effektiv kontroll av fordonsbeståndet krävs att det innehåller riktiga, fullständiga och aktuella uppgifter.

Rapporteringen till registret kommer även i fortsättningen att i viss utsträckning ske genom anmälningar från fordonsägarna. Förekommande frister för anmälningar blir en vecka. Anmälan får göras hos valfri länsstyrelse.

Till bilregistret kommer att lämnas uppgifter om bl. a. ändring av fordonsägares namn och adress från länsstyrelsernas personregister. I fråga om fordonsägare som är upptagna i sådant register slopas därför den nuvarande skyldigheten att anmäla ändringar i de uppgifter som ursprungligen lämnats. För övriga fordonsägare, som torde utgöra endast ett fåtal, behålls anmälningsskyldigheten.

Anmälan om övergång av äganderätt skall i princip lämnas av både överlåtare och förvärvare och innehålla samma uppgifter om nye ägaren som en ansökan om registrering. Anmälan skall fortfarande alltid göras om ny trafikförsäkring som tagits på försäkringspliktigt fordon men bevisets ingivande blir inte längre något villkor för att anmälan om äganderättsövergång skall godtas.

Om försäkringsanstalt anmäler att försäkringsavtal upphört kontrolleras i registret om ny försäkring finns antecknad för fordonet eller om försäkringsplikten upphört. Ger undersökningen negativt resultat påminns fordonsägaren skriftligen från registret om sin skyldighet att hålla fordonet försäkrat och att förete bevis härom. Rapport om det inträffade lämnas till polismyndighet.

Liksom enligt gällande regler föreskrivs skyldighet för fordonsägaren att anmäla till registret när traktor, som tillhör klass II enligt traktorskatteförordningen, skall användas så att den kommer att tillhöra klass I.

Skyldighet att inställa fordon till särskild periodisk kontrollbesiktning bestäms i viss utsträckning av hur fordonen används. Registret kan inte få tillräckliga uppgifter härom utan viss rapporteringsskyldighet för fordonsägarna. Ägare av motorfordon eller släpfordon åläggs därför att vid registreringen eller när obligatorisk avställning skall upphöra lämna uppgift om hur fordonet skall användas i de avseenden som

påverkar skyldigheten att inställa det till kontrollbesiktning. En anmälningsskyldighet om ändringar i användningen införs också.

Ägare till fordon som skall genomgå periodisk kontrollbesiktning får från registret en skriftlig anmaning att inställa fordonet till besiktning. Sådan anmaning avseende allmän periodisk kontrollbesiktning sänds ut före början av inställelseterminen. Utsänd anmaning bör medföras vid inställelse till besiktning. Besiktningsmannen rapporterar utfallet av besiktningen till registret med hjälp av anmaningen. Försummar fordonsägare att inställa fordon till besiktning får han från registret ett skriftligt meddelande där han bl. a. underrättas om att körförbud gäller för fordonet.

Nuvarande skyldighet att anmäla ny registreringsbesiktning ersätts med rapportering om besiktningen direkt från besiktningsmännen till registret. Sådan rapportering sker även beträffande särskild kopplingsbesiktning. Den som meddelar körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning eller som utför kontrollbesiktning av annan anledning än att fordonet är underkastat reglerna om periodisk sådan besiktning sänder alltid underrättelse härom till registret.

Utredningen föreslår ett något annorlunda utformat kontrollmärkesystem än i principbetänkandet. Syftet med ändringarna är att få ett bättre samband mellan kontrollmärkesystemet, å ena sidan, och fullgörandet av kontrollbesiktningsskyldighet, skattskyldighet och försäkringsskyldighet, å andra sidan.

Skyldigheten att inställa motorfordon till allmän periodisk kontrollbesiktning knyts liksom nu till sista siffran i fordonets registreringsnummer. Detta tilldelas på sådant sätt att besiktningsplikt normalt inträder c:a två år efter registreringen.

Skatteplikten kommer enligt huvudregeln att avse en löpande tolv månadersperiod i stället för kalenderår. Fordonsskatten uppställs enligt ett rullande system som innebär att varje månad blir uppbörds månad för en del av de registrerade fordonen. Uppbörds-

månaden för det enskilda fordonet bestäms på visst sätt efter sista siffran i fordonets registreringsnummer (se tab. 1 och 2 på s. 48—49) så att den i princip utgör månaden efter sista månaden i kontrollbesiktningsperioden för fordonet. Skatten debiteras enligt huvudregeln under första veckan av uppbörds månaden, varvid kontrollmärke samtidigt utfärdas. Villkor för att kontrollmärke skall utfärdas är att körförbud inte gäller, att föreskriven trafikförsäkring finns och att fordonet inte är avställt. Kontrollmärke skickas i huvudfallen till den skattskyldige under postförskott, avseende den debiterade skatten. Skall kontrollmärke inte utfärdas på grund av att någon av förutsättningarna saknas tillställs fordonsägaren, om skatteplikt föreligger, endast en inbetalningshandling beträffande skatten och en förklaring om anledningen till att kontrollmärke inte utfärdats.

Uppbörden sker alltså normalt genom postförskott under de tre sista veckorna av uppbörds månaden. Fordonsägare kan emellertid till trafiksäkerhetsverket anmäla att han önskar betala skatten via postgiro och inte genom att lösa ut postförskott. Han tillställs då inbetalningshandling. Sådan uppbörd sker bara under de två första veckorna av uppbördstiden för att trafiksäkerhetsverket skall hinna sända ut nytt kontrollmärke innan den nya skatteperioden börjar. Även i vissa andra fall kan skatt betalas via postgiro.

Den uppdelning av skattebetalning som kan ske enligt den särskilda anståndskungörelsen blir i det nya systemet obligatorisk. Extra uppbördsterminer skjuts då in och kontrollmärkenas giltighetstid förkortas i motsvarande mån (se tab. 2 på s. 49).

Vid registrering utan obligatorisk avställning och när avställning upphör utfärdas, om villkoren därför är uppfyllda, kontrollmärke som avser tiden till och med nästföljande uppbörds månad, som enligt det ovan förda bestäms med ledning av sista siffran i fordonets registreringsnummer. Samtidigt debiteras skatt till och med denna månad. Skatten tas som nämnts i princip ut genom

att kontrollmärket sänds till fordonsägaren under postförskott. Möjlighet finns dock att betala skatten utan att avvakta kontrollmärke.

Försäkringsanstalterna har förklarat sig vara intresserade av att lägga förfallodag för trafikförsäkringspremie på sådant sätt att underlåtenhet att betala premien innebär att försäkringsavtalet hinner sägas upp innan det nya märket utfärdas.

Kontrollmärke ges olika färg för skilda kalenderår. På märket finns en sifferbeteckning från och med 1 till och med 12 som motsvarar numret på den sista månad för vilken skatt betalts. För att motverka missbruk anges på märket registreringsnumret på det fordon för vilket det utfärdats.

Eftersom kontrollmärket är en för hela kontrollsystemet mycket viktig handling sänds märke, som inte distribueras under postförskott, till fordonsägaren i rekommenderad försändelse. Utlämnat märke skall vid straffansvar anbringas på fordonets registreringsskylt eller, om fordonet har två skyltar, på den bakre av dem. Märke får i princip inte avlägsnas av fordonsägaren under den tid märket avser. För att anpassa kontrollmärkesystemet till avställningsförfarandet föreskrivs att avställning efter anmälan medges endast om registreringsskylten med märket ges in. Länsstyrelsen makulerar skylten och tillställer ägaren ny skylt utan märke. Däremot avlägsnas inte kontrollmärke om körförbud enligt VTF inträder under märkesperioden. Inträder körförbudet på grund av särskilt beslut placeras dock ett körförbudsmärke så att det döljer kontrollmärket.

Om kontrollmärke förstörts eller förkommit skall fordonsägaren utan oskäligt dröjsmål hos länsstyrelse ansöka om duplett-märke. Sådant lämnas ut om förutsättningarna för utfärdande av märke är uppfyllda.

I princip innebär systemet, om det genomförs i alla delar, att för huvuddelen av de registrerade fordonen kontrollbesiktning skall ske samt trafikförsäkringspremie och fordonsskatt betalas vid ungefär samma tid och kontrollmärke lämnas ut först sedan

man konstaterat att besiktnings-, försäkrings- och skatteplikt fullgjorts. Kontrollmärket blir därigenom ett lätt avläsbart tecken på att förutsättningarna för att få bruka fordonet är uppfyllda under den tid märket avser. Systemet har emellertid — av administrativa och praktiska skäl — inte finslipats så att den omständigheten att märke finns på fordonet i alla situationer utgör en garanti för att förutsättningarna för brukandet är uppfyllda. Däremot ger avsaknad av giltigt märke alltid anledning att anta att särskild kontroll av fordonet är påkallad. Det bör emellertid påpekas att avsaknad av märke inte hindrar att fordon brukas, om förutsättningarna för att få använda det verkligen har uppfyllts.

Särskilda tillstånd att bruka fordon (avsnitt 5). Med hänsyn till att statsmakterna bestämt att *interimsregistrering* skall behållas under en övergångstid läggs förslag fram till hur en sådan registrering kan ordnas i den framtida organisationen. Eftersom bestämmelserna härom är avsedda att vara ett kortvarigt provisorium föreslås inga väsentliga ändringar i förhållande till nuvarande regler.

Avställt fordon skall som nämnts — i motsats till reservregistrerat — stå kvar i bilregistret. Det blir därför inte fråga om interimsregistrering av avställda fordon utan enbart av fordon som första gången skall tas i bruk på sätt som kräver registrering.

Det föreskrivs uttryckligen att fordon får brukas enligt interimslicens högst en månad.

Polismyndighet som utfärdat interimslicens har att sända uppgift till trafiksäkerhetsverket. Uppgift om interimsregistreringen lagras i ett särskilt register. Kontroll över fordon för vilka interimslicens utfärdats sker med hjälp av detta.

Har fordon avställts obligatoriskt vid registreringen kan länsstyrelse på begäran av fordonets ägare mot viss avgift meddela *särskilt begränsat körtillstånd*. Med stöd av detta får fordonet brukas i samma omfattning som gäller för interimsregistrerat fordon som inte är besiktigat, dvs. för viss provkörning och vissa transporter i samband med att

fordonet levereras, repareras eller besiktigas.

Prövningen av ansökning om *saluvagnslicens* ligger kvar hos länsstyrelsen i det län där sökandens rörelse bedrivs. Uppgifter om saluvagnslicenser samlas centralt i anknytning till bilregistrets ägarregistrering.

Som framgår av det föregående införs den principiella nyheten att fordon i fortsättningen skall vara registrerade för att få användas som saluvagnar. I stället för saluvagnsskyltar tilldelas licensinnehavaren saluvagnsmärken att fästa på registreringsskylt. Märkena skall kunna flyttas mellan olika fordon på samma sätt som nu sker med saluvagnsskyltarna. Trafiksäkerhetsverket skall centralt samla uppgifter om utlämnade saluvagnsmärken. I övrigt behålls det nuvarande systemet i princip oförändrat. Förbudet att bruka avställt fordon gäller inte saluvagnar.

I vissa fall när fordon f. n. brukas med stöd av saluvagnslicens anses det dock inte möjligt att uppställa kravet på registrering trots det nya förenklade förfarandet. Det gäller fordon som förs kortare sträckor i samband med att de importeras eller levereras från fabrik. I sådana fall ges trafiksäkerhetsverket befogenhet att mot avgift meddela *särskilt leveranstillstånd* och i samband därmed föreskriva bl. a. att fordonen skall vara skyltade. Sådant tillstånd gäller ett år och kan givetvis förnyas. Villkor för tillståndet är att trafikförsäkring finns.

De särskilda *exportvagnsförteckningarna* slopas och en gemensam central förteckning läggs upp i datamaskin i anslutning till bilregistret.

Behörigheten att pröva ansökningar om exportvagnslicens utvidgas till att omfatta alla länsstyrelser.

Trafiksäkerhetsverket framställer exportvagnslicenser och distribuerar exportvagnsskyltar. De nuvarande länsanknutna exportvagnsnumren slopas. I stället används nummer ur den vanliga nummerserien för registrerade fordon. Numret kan därmed bli fordonets registreringsnummer, om planerna i fråga om fordonet skulle ändras och registrering i Sverige bli aktuell. Den speci-

ella exportvagnsmarkeringen behålls.

Ingen ändring föreslås i det materiella innehållet i gällande bestämmelser för *turistvagnar*.

Påföljder och besvär (avsnitt 6). De ansvarsbestämmelser som i första hand berörs av utredningens förslag finns för närvarande i 65 § VTF. Utredningen har utgått från att påföljdsreglerna i huvudsak bör behållas oförändrade. Vissa nya ansvarsbestämmelser har tillkommit.

Talan mot trafiksäkerhetsverkets beslut om särskilt leveranstillstånd enligt 33 § BRK förs hos kammarrätten. Mot länsstyrelses beslut enligt BRK förs i princip talan hos trafiksäkerhetsverket. Om någon anser att han i annat fall lidit förfång genom handläggningen av fråga som regleras i BRK och som rör visst fordon får han påkalla beslut i frågan av länsstyrelse. Detta får sedan överklagas hos trafiksäkerhetsverket. Fullföljd av talan mot trafiksäkerhetsverkets beslut föreslås ske till Kungl. Maj:t resp. kammarrätten enligt de principer som angetts i det den 20 mars 1970 till lagrådet remitterade förslaget om organisation av förvaltningsrättskipningen, m. m.

Skyltar och kontrollmärken (avsnitt 7). Kontrollmärke placeras på registreringsskylt. För fordon med två skyltar anbringas det på den bakre.

Samma grundläggande regler om placering av skyltar på fordon tillämpas som nu. Även släpfordon skall emellertid ha registreringskylt med fordonets eget registreringsnummer. Skylt med fordonets kontrollmärke skall anbringas baktill på släpfordonet. Dessutom skall släpfordonet vid färd inom landet baktill föra dragande fordonets nummer. Skylten med dragande fordonets nummer skall vara så konstruerad och så anbringad på släpfordonet att den döljer släpfordonets registreringsnummer men inte dess kontrollmärke.

Motorcykel skall föra registreringsskylt endast baktill.

Bokstäver och siffror på skyltar får ändrad utformning och minskad stapelbredd.

Den nuvarande färgsammansättningen,

svarta tecken på vit bakgrund, behålles.

Både en- och tvåradiga registreringsskyltar behövs även i fortsättningen. Särskild traktorskylt eller motorcykelskylt behövs däremot inte. På enradig skylt placeras bokstavsgruppen först, därpå kontrollmärket och sist siffergruppen. På tvåradig skylt placeras bokstavsgruppen ovanför siffergruppen och kontrollmärket till vänster om bokstavsgruppen.

Material i skyltarna kan inte slutgiltigt bestämmas ännu. I första hand förordas aluminiumplåt eller stålplåt. Skyltarna bör inte beläggas med reflekterande material.

Särskilda saluvagnsskyltar behövs inte. Nuvarande utformning av interimis- och turistvagnsskyltar behålles. Exportvagnsskylt utformas så långt möjligt i överensstämmelse med vanlig registreringsskylt.

Kontrollmärket bör utföras i plastmaterial. Exakta materialspecifikationer kan inte göras nu. På kontrollmärke anbringas respektive fordons registreringsnummer.

Registreringsskyltar distribueras direkt från central instans. Förfarandet och de förenklade villkoren för registrering torde medföra att de flesta fordonen för att vara körklara vid försäljning i praktiken registreras och utrustas med skyltar av bilhandlare. Fordon som förlorat ordinarie skylt får interimistiskt använda av länsstyrelse framställd provisorisk skylt till dess ny ordinarie skylt erhållits.

Registerinnehållet (avsnitt 8). Den information som går att få ur nuvarande bilregister skall i huvudsak också kunna erhållas ur det nya. Dessutom kommer registret att innehålla uppgifter om personnummer eller motsvarande beteckningar i länsstyrelsernas personregister, fullständiga uppgifter om utfallet av alla kontrollbesiktningar liksom uppgifter om särskild kopplingsbesiktning, fordons färg samt vissa andra tekniska data.

Organisation (avsnitt 9). I den nya organisationen bär länsstyrelserna ansvaret för att materiella avgöranden i registrerings- och anmälningsärenden fattas i enlighet med gällande författningar eller av trafiksäkerhetsverket utfärdade anvisningar. Trafik-

säkerhetsverket har som huvudman ansvaret för att verksamheten drivs i enhetliga och rationella former och har att i det syftet öva tillsyn över länsstyrelsernas arbete. En särskild driftmyndighet handhar under servicebyråansvar den rent tekniska registerföringen för huvudmannens räkning.

Länsstyrelsernas arbete i den nya organisationen kan delas i fyra funktioner i stort motsvarande en indelning i arbetsgrupper — en registreringsfunktion, en frågefunktion, en utredningsfunktion samt ledningsuppgifter. Det sammanlagda personalbehovet i länsstyrelsernas organisation beräknas till 280 personer.

Trafiksäkerhetsverkets göromål med bilregistreringen kan sammanfattas i huvudgrupperna ledning och administration, samordning, registerverksamhet samt systemunderhåll och systemutveckling. För utförandet av dessa göromål tillförs verket en nyinrättad registreringsenhet som indelas i en samordningsenhet, en registerenhet och en systemenhet för handläggning av de nämnda huvudgrupperna av ärenden. Vissa administrativa uppgifter bör handläggas vid verkets kanslibyrå. Personalbehovet vid registreringsenheten beräknas till omkring 50 personer.

Kungl. Maj:ts beslut i frågan om lokalisering av datamaskin för bilregistret innebär att maskinen under år 1973 placeras i Örebro. Beslutet medför att också trafiksäkerhetsverkets registreringsenhet bör placeras i Örebro.

Någon särskild driftorganisation avseende den datamaskinella driften av enbart bilregistret skall inte finnas.

Kostnader (avsnitt 10). De sammanlagda engångskostnaderna för införande av registreringssystemet — utom skyltkostnader — beräknas till 52 milj. kr., vilket är 12 milj. kr. mer än i principbetänkandet. Kostnadsökningen beror delvis på att ett nytt körkortsregister förts in i registrerings-systemet. Av kostnaderna bör 40 milj. kr. belasta bilregistret. Kostnaderna för registreringsskyltar beräknas liksom i principbetänkandet till 25 milj. kr.

De sammanlagda årliga driftskostnaderna för registreringssystemet år 1973 utom skyltkostnader beräknas till 30 milj. kr.

Avgifter (avsnitt 11). Kostnaderna för bilregistret bör i princip betalas av bilägarna.

Den kostnad bilägarna skall svara för täcks så att en årlig enhetlig avgift tas ut för varje i registret infört, icke avställt fordon. Avgiftsuppbörden samordnas med fordonsskattuppbörden. I vissa undantagsfall utgår särskilda avgifter.

När myndighet använder registret i sin normala verksamhet och registeruttagen har begränsad omfattning utgår ingen avgift. Allmänheten bör liksom nu kostnadsfritt kunna få svar på muntligt, per telefon, eller skriftligt ställda frågor rörande enkla registeruppgifter. När registret utnyttjas i övrigt utgår avgift enligt expeditionskungörelsen eller för ändamålet särskilt utarbetade bestämmelser.

Uppgifter ur bilregistret skall i fortsättningen inte tillhandahållas av kommissionär.

Övergången till nytt registreringssystem (avsnitt 12). I samband med registeromläggningen bör uppgifter från fordonsägarna inhämtas och registreringsskyltar distribueras per post i stället för som tidigare föreslagits vid särskilda skyltutlämningsplatser. Samtidigt sker insamling av uppgifter för ett nytt körkortsregister.

Överföring av uppgifter från nuvarande registerkort sker i en central omlägningsgrupp. I denna ingår personal från länsstyrelserna för utbildning i terminalhantering.

Det nya registreringssystemet provas i ett län innan omläggningen i övriga län börjar. Uppsala län blir provlän. En riktpunkt är att försöksverksamheten i provlänet inleds i början av år 1972 och att det nya registret i sin helhet är i verksamhet i mitten av år 1973.

Vissa övergångsbestämmelser behövs för att reglera verksamheten under den tid registeromläggningen pågår. De bör i detalj utarbetas av den nämnd som skall planera och leda övergången till det nya registreringssystemet enligt riksdagens beslut med anledning av prop. 1970:165.

Bilagor



**Förslag till
Bilregisterkungörelse**

Häri genom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §

Statens trafiksäkerhetsverk för som central registreringsmyndighet ett för hela landet gemensamt bilregister över motordrivna fordon och släpfordon.

Länsstyrelserna är regionala organ för registreringsverksamheten.

2 §

Fordon som är upptaget i bilregistret kallas registrerat.

Med avställt fordon avses fordon för vilket beslut om avställning gäller enligt denna kungörelse.

När fordon registreras tilldelas det ett registreringsnummer som består av tre bokstäver och tre siffror. Vederbörlig skylt som utvisar fordonets registreringsnummer kallas registreringsskylt.

Vad i denna kungörelse sägs om ägare av fordon skall, beträffande fordon som innehas på grund av avbetalningsköp, gälla innehavaren. Har fordon övergivits skall som ägare anses den som övergivit det.

3 §

Om ej annat anges har benämningar som användes i denna kungörelse samma betydelse som i vägtrafikförordningen (1951:648).

Registreringsplikt

4 §

Utan att vara registrerat och vederbörligen försett med registreringsskylt får

1. motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor ej brukas,
2. motorredskap ej brukas på sådant sätt att det enligt traktorskatteförordningen (1969:297) skall hänföras till klass I,
3. släpfordon ej dragas av bil och släpvagn ej heller dragas av sådan traktor eller sådant motorredskap som enligt traktorskatteförordningen tillhör klass I.

5 §

Bestämmelserna i 4 § gäller ej

1. motordrivna fordon eller släpfordon, som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål,
2. motordrivna fordon, som är avsedda att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådana fordon,
3. motordrivna fordon eller släpfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område,
4. fordon för vilket tillstånd enligt 33 § meddelats,
5. fordon för vilket Kungl. Maj:t meddelat särskilda föreskrifter om undantag från registreringsplikten.

Registreringsförfarandet

6 §

Registrering sker genom beslut av länsstyrelse på ansökan av fordonets ägare.

7 §

Ansökan om registrering göres skriftligen hos länsstyrelse. I ansökningen skall uppges

1. beträffande ägaren
 - a) namn,
 - b) stadigvarande adress,
 - c) tilldelat personnummer eller nummer i länsstyrelses register över skattskyldiga,
2. beträffande det fordon som ansökan avser
 - a) fordonsslag,
 - b) fabrikat,
 - c) typ,
 - d) årsmodell eller, om den ej är känd, tillverkningsår,
 - e) chassinummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet.

8 §

Vid registreringsansökningen fogas

1. besiktningsinstrument över registreringsbesiktning som företagits tidigast ett år före registreringsansökningen eller typintyg, utfärdat inom samma tid,
2. intyg av sökanden att fordonet efter instrumentets eller typintygets utfärdande icke undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom. vägtrafikförordningen,
3. såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor bevis om trafikförsäkring för fordonet,
4. i fråga om traktor sådan skriftlig uppgift om användningen att det framgår vilken klass fordonet skall tillhöra enligt traktorskatteförordningen,
5. i fråga om motorfordon eller släpfordon skriftlig uppgift, varav framgår, om fordonet skall användas på sätt som påverkar skyldigheten att inställa det till kontrollbesiktning enligt 24 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

I fråga om fordon som är eller varit införd i exportvagnsförteckning kan typintyg ej inges i stället för besiktningsinstrument. Vidare får den besiktning som instrumentet avser ej ha företagits innan fordonet infördes i förteckningen.

Om ingivande av utdrag ur det militära fordonsregistret i stället för besiktningsinstrument eller typintyg i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

Iakttages ej bestämmelserna i denna paragraf beslutar länsstyrelsen att fordonet skall avställas vid registreringen.

9 §

Trafiksäkerhetsverket utfärdar bevis om meddelad registrering och tillhandahåller sökanden registreringsskyltar.

Vid färd med lastbil eller med bil jämte släpvagn skall för varje fordon det senast utfärdade registreringsbeviset eller bestyrkt avskrift därav medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick att den kan läsas utan svårighet.

Länsstyrelse utfärdar duplett av registreringsbevis efter skriftlig ansökan av fordonsägaren.

Kontrollmärken

10 §

Kontrollmärke utfärdas av trafiksäkerhetsverket för registrerat fordon, om förutsättningarna enligt 11 § första stycket föreligger. Om ej annat föreskrives, utfärdas märket vid varje tillfälle när automobilsfatt eller traktorsfatt för fordonet debiteras.

11 §

Som villkor för utfärdande av kontrollmärke gäller

1. att körförbud icke gäller,
2. att föreskriven trafikförsäkring finns,
3. att fordonet ej är avställt.

Märket lämnas ut till fordonsägaren, om föreskriven fatt betalats.

Vad som är föreskrivet som villkor för rätt att bruka fordon gäller oberoende av om vederbörligt kontrollmärke finns.

12 §

Fordonsägare som erhållit kontrollmärke skall utan oskäligt dröjsmål enligt meddelade anvisningar anbrinka det på fordonets registreringsskylt eller, om fordonet har två skyltar, på den bakre av dessa.

13 §

Har kontrollmärke förstörts eller förkommit skall fordonets ägare utan oskäligt dröjsmål hos länsstyrelse skriftligen ansöka om duplettmärke. Sådant märke lämnas ut, om förutsättningarna för utfärdande av märke föreligger enligt 11 §.

Avställning

14 §

Beslut om avställning av registrerat fordon meddelas av länsstyrelse, förutom i fall som avses i 8 § sista stycket, om fordonets ägare skriftligen anmäler, att han under viss tid ej kommer att bruka fordonet eller kommer att bruka det endast på sätt som är tillåtet i fråga om avställt fordon enligt vad som anges i 18 §. Sådant anmälan skall, om den ej avser förlängning av tidigare beslutad avställning, ej anses gjord i vederbörlig ordning

förrän registreringsskylten med det kontrollmärke som senast utfärdats för fordonet inkommit till den länsstyrelse där ansöknings gjorts. Har skylten eller märket förstörts eller förkommit fordras i stället skriftlig anmälan om detta.

15 §

Beslut om avställning efter anmälan enligt 14 § får ej meddelas för längre tid än sex månader. Avställningen kan efter ny anmälan förlängas med högst sex månader åt gången. Avställningstiden räknas från och med den dag anmälan inkom till länsstyrelsen. Avställningen upphör före den beslutade avställningstidens utgång, om ägaren begär det.

När anmälan med begäran om förlängning av avställningstid sker, kan länsstyrelsen förelägga den som gjort anmälan att styrka, att han ej överlåtit eller övergivit fordonet. Efterkommes ej föreläggandet eller styrker ej sökanden att han alltså har fordonet i behåll, medges ej förlängning utöver tiden för föreläggandet.

16 §

Avställning enligt 8 § sista stycket upphör efter skriftlig anmälan till länsstyrelse av fordonets ägare under förutsättning att handlingar och uppgifter som sägs i 8 § lämnas i samband med anmälan. Har handling som avses i 8 § 1 ingivits förut behöver ny sådan handling ej inges.

17 §

Om befrielse från skatte- och försäkringsplikt i fråga om avställt fordon gäller särskilda bestämmelser.

18 §

Avställt fordon får ej brukas annat än

1. på sätt som fordonet enligt 4 och 5 §§ kunnat brukas om det ej varit registrerat,
2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen (1942:583), beredskapsförfogandelagen (1942:584), allmänna förfogandelagen (1954:279) eller civilförsvarslagen (1960:74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963:110),
3. under tid då fordonet innehas av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal, under förutsättning att fordonet tidigast ett år innan ansökan om registrering gjordes godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg och ej därefter undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Om rätt att bruka avställt fordon enligt särskilt tillstånd finns bestämmelser i 19 och 28 §§.

19 §

I fall som avses i 8 § sista stycket meddelar länsstyrelsen, om ägaren skriftligen begär det och, såvitt avser motorfordon och med gummihjul försedd traktor, inger bevis om trafikförsäkring för fordonet, mot föreskriven avgift särskilt begränsat körtillstånd för fordonet. Sådant tillstånd gäller under en månad från beslutets dag. Med stöd av tillståndet får fordonet utan hinder av 18 § brukas

1. av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning av fordon i samband med tillverkningen eller reparationen,
2. för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,

3. för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning samt för provkörning vid besiktning.

Körtillstånd enligt denna paragraf får ej meddelas den som innehar saluvagnslicens i fråga om fordon som kan brukas med stöd av licensen.

Körtillstånd skall medföras under färd och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden

20 §

Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall den nye ägaren inom en vecka från förvärvet göra anmälan därom till länsstyrelse. Har äganderätten övergått genom arv eller testamente skall dock tiden räknas från det arvskifte hölls. Fordras ej arvskifte, skall tiden räknas vid arv från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades och vid testamente från det detta blev ståndande.

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 skyldighet för den nye ägaren att göra anmälan, skyldig att inom en vecka från den nye ägarens förvärv göra anmälan därom till länsstyrelse.

21 §

Anmälan om övergång av äganderätt till fordon skall göras skriftligen. I anmälan skall uppges

1. beträffande den nye ägaren

a) namn,

b) stadigvarande adress,

c) personnummer eller nummer i länsstyrelses register över skattskyldiga,

2. beträffande det fordon som anmälan avser registreringsnummer.

22 §

Ägare av registrerat fordon skall inom en vecka till länsstyrelse skriftligen göra anmälan om ny trafikförsäkring som tagits på motorfordon eller med gummihjul försedd traktor. Vid anmälan skall fogas nytt försäkringsbevis.

Har någon som innehar flytande trafikförsäkring förvärvat registrerat fordon för vilket försäkringen gäller, skall han till länsstyrelse inom en vecka från förvärvet lämna uppgift om försäkringen.

23 §

Ändrar ägare av registrerat fordon namn eller adress skall han inom en vecka efter det ändringen inträffade göra skriftlig anmälan om detta till länsstyrelse, om personnummer eller nummer i länsstyrelses register över skattskyldiga ej anmälts till bilregistret.

24 §

Avser ägare av registrerad traktor, som tillhör klass II enligt traktorskatteförordningen, att använda fordonet på sådant sätt att det kommer att tillhöra klass I, skall han innan användningen ändras skriftligen anmäla detta till länsstyrelse.

Användes motorfordon eller släpfordon på annat sätt än som senast uppgivits i anmälan

till länsstyrelse om användningen, skall ägaren göra ny anmälan härom. Anmälan skall inges före utgången av den frist inom vilken fordonet skall inställas till kontrollbesiktning enligt 24 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Om fordonet inte behöver inställas till sådan besiktning eller om fristen för besiktningen framflyttats i förhållande till vad som skulle ha gällt enligt den tidigare anmälningen, skall anmälan dock göras inom en vecka från utgången av den frist som hade gällt om den förra anmälningen varit riktig.

Har vid registreringsbesiktning enligt 14 § 2 mom. vägtrafikförordningen uttrönts att traktor eller motorredskap byggs om till motorfordon, skall fordonsägaren inom en vecka från besiktningen till länsstyrelse inkomma med sådan uppgift som sägs i 8 § 5. Har på motsvarande sätt framkommit att motorfordon ombyggs till traktor skall i stället inges uppgift enligt 8 § 4.

Avregistrering

25 §

Fordon avföres ur bilregistret (avregistreras), om den som är eller bör vara angiven i bilregistret som ägare av fordonet under fem år i följd ej kunnat anträffas för uttagande av debiterad skatt för fordonet. Beslut härom meddelas av länsstyrelse.

Efter skriftlig anmälan av fordonets ägare till länsstyrelse sker avregistrering

1. om intyg från skrotningsföretag inges att fordonet skrotats (skrotningsintyg),
2. om det eljest visas att fordonet förstörts eller att annan åtgärd vidtagits, som gör sannolikt att fordonet ej mera kommer att brukas i trafik, och länsstyrelsen av särskilda skäl medger att skrotningsintyg ej behöver inges,
3. om fordonet ändrats så att det ej längre är att hänföra till fordonsslag, för vilket registreringsplikt föreligger,
4. om fordonet registrerats i det militära fordonsregistret,
5. om det visas att fordonet varaktigt utförts ur riket.

26 §

Får länsstyrelse kännedom om att omständighet som avses i 25 § 1, 4 eller 5 inträffat beslutar länsstyrelsen om avregistrering, även om anmälan ej inges.

27 §

Anmälan enligt 25 § anses ej gjord i vederbörlig ordning, förrän fordonets registreringsskylt eller, om mer än en skylt utlämnats, samtliga skyltar ingivits till länsstyrelsen. Har skylt förstörts eller förkommit fordras i stället skriftlig anmälan om detta.

I fall som avses i 26 § skall skylt eller anmälan som avses i första stycket inges till länsstyrelse utan oskäligt dröjsmål.

Fordons brukande enligt saluvagnslicens m.m.

28 §

Utan hinder av bestämmelserna i 18 § får den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motordrivna fordon eller släpfordon, bruka av honom saluhållet fordon i fall som avses i 19 § 1–3 samt för demonstration eller försäljning av fordonet under förutsättning

1. att tillstånd härtill (saluvagnslicens) meddelats,
2. att, såvitt angår motordrivet fordon eller släpvagn, fordonets registreringsskylt eller, om fordonet har två skyltar, den bakre av dessa är försedd med giltigt saluvagnsmärke,
3. i andra fall än som avses i 19 § 1—3 att fordonet tidigast ett år innan ansökningen om registrering gjordes godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg och ej därefter undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Vid färd som avses under 3 skall besiktningsinstrumentet eller typintyget eller särskilt bevis, meddelat av den som utfärdat instrumentet eller intyget eller av polismyndighet för vilken instrumentet eller intyget företetts, medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

29 §

Saluvagnslicens meddelas av länsstyrelsen i det län, där sökandens rörelse bedrivs.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om den firma varunder rörelsen bedrivs. Vid ansökan skall fogas sådan utredning angående rörelsen som sökanden önskar åberopa.

Saluvagnslicens gäller tills vidare.

Om saluvagnslicensen icke utnyttjats under senaste tolv månader eller skälig anledning eljest föreligger därtill kan licensen återkallas av den länsstyrelse som utfärdat den.

30 §

Sedan licensinnehavare till länsstyrelsen anmält det antal motordrivna fordon eller släpvagnar han önskar använda med stöd av licensen och ingivit bevis om flytande trafikförsäkring, som avser samtliga motorfordon och med gummihjul försedda traktorer på vilka saluvagnsmärke skall användas, lämnar trafiksäkerhetsverket, mot föreskriven avgift, ut ett saluvagnsmärke för varje sådant fordon under villkor att saluvagnsskatt betalats.

Har saluvagnsmärke förstörts eller förkommit är licensinnehavaren berättigad att erhålla duplett av märket, om han skriftligen anmäler förlusten till den länsstyrelse som meddelat saluvagnslicensen.

31 §

Saluvagnsmärke som utlämnats under visst kalenderår får fortfarande användas efter årets utgång så länge saluvagnslicensen gäller, om innehavaren årligen under december månad för det följande året fullgör vad som anges i 30 § om skatt, försäkring och avgift.

32 §

Har saluvagnslicens återkallats eller rätt att använda saluvagnsmärke eljest upphört skall utlämnat märke omedelbart inlämnas till länsstyrelsen. Har märke förstörts eller förkommit fordras i stället skriftlig anmälan om detta.

Om rätt att återfå skatt när saluvagnsmärke inlämnas under löpande kalenderår gäller särskilda bestämmelser.

33 §

Trafiksäkerhetsverket kan mot föreskriven avgift meddela tillstånd att, utan hinder av bestämmelserna om registrering i 4 §, bruka fordon kortare sträckor i samband med att de transporteras från importör eller tillverkare. Sådant särskilt leveranstillstånd får meddelas endast i den mån registrering av fordonen ej kan avvaktas utan avsevärd olägenhet. Tillståndet gäller under ett år från beslutets dag.

Som villkor för tillstånd enligt första stycket skall gälla att bevis företes om flytande trafikförsäkring, som avser samtliga motorfordon och med gummihjul försedda traktorer som skall brukas enligt tillståndet. Fordon som användes enligt särskilt leveranstillstånd skall vara försedda med särskilda skyltar. Trafiksäkerhetsverket meddelar de bestämmelser om skyltarna som behövs och föreskriver de övriga villkor som är påkallade.

Registreringsskyltar

34 §

Registreringsskylt skall vara anbringad på bil såväl framtill som baktill, på traktor och motorredskap framtill samt på motorcykel och släpfordon baktill. Skylt framtill skall vara väl synlig framifrån och skylt baktill väl synlig bakifrån.

Om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill på traktor eller motorredskap, får den anbringas på annan utifrån väl synlig plats.

35 §

När släpfordon är kopplat till bil skall registreringsskylt med dragfordonets registreringsnummer vara anbringad så att den täcker släpfordonets registreringsnummer eller, om flera släpfordon tillkopplats, så att den täcker registreringsnumret på det sista av dem.

Vad nu sagts gäller ej släpfordon som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

36 §

Registreringsskylt skall alltid hållas i sådant skick att den kan avläsas lätt och får, utom i det fall som framgår av 35 §, icke vara dold under färd.

37 §

Har registreringsskylt förstörts eller förkommit är fordonets ägare berättigad att erhålla duplett av skylten, om han skriftligen anmäler förlusten till länsstyrelse.

Mot föreskriven avgift kan länsstyrelsen tillstålla ägaren provisorisk registreringsskylt med fordonets registreringsnummer att användas i stället för förlorad skylt. Sådan provisorisk skylt skall återlämnas till länsstyrelsen när duplett av registreringsskylten erhålles från trafiksäkerhetsverket. Har den provisoriska skylten förstörts eller förkommit skall detta i stället anmälas skriftligen.

Straffbestämmelser

38 §

Brukas fordon i strid mot 4, 18 eller 28 § eller i strid mot villkor i tillstånd enligt 19 eller 33 § dömes ägaren till böter. Detsamma gäller om fordon brukas i strid mot villkor i föreskrift som avses i 5 § 5, om gärningen ej är straffbelagd enligt föreskriften.

Bestämmelserna i första stycket gäller även föraren, om han kände till hindret för fordonets brukande.

Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.

39 §

Om fordon brukas av någon som enligt 6 eller 7 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada eller eljest utan lov, är i ägarens ställe sådan brukare förfallen till ansvar som sägs i 38 §.

40 §

Den som bryter mot 9 § andra stycket, 12 eller 13 §, 19 § tredje stycket, 28 § sista stycket eller 35 eller 36 § dömes till böter, högst femhundra kronor.

41 §

Den som ej gör anmälan enligt 20–24 §§ eller underlåter att återlämna skylt eller märke eller göra anmälan enligt 27 § andra stycket, 32 § första stycket eller 37 § andra stycket dömes till böter, högst femhundra kronor.

När enligt 20 § anmälningsskyldighet åligger såväl förutvarande som nye ägaren och en av dem inom föreskriven tid lämnar riktig uppgift enligt 21 § är dock den andre fri från ansvar.

Har någon genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar enligt första stycket och underlåter han även därefter att fullgöra vad som ålegat honom enligt domen, kan vitesföreläggande ges. Föreläggande meddelas och förelagt vite utdömes, i fråga om skyldighet som avses i 32 § första stycket eller 37 § andra stycket, av den länsstyrelse som lämnat ut märket eller skylten och i övriga fall av länsstyrelsen i det län inom vilket fordonsägaren har sin stadigvarande adress enligt bilregistret.

42 §

Den som vid ansökan eller anmälan enligt denna kungörelse lämnar oriktig uppgift dömes till böter.

43 §

Bestämmelserna i 70 § vägtrafikförordningen om ansvar i vissa fall för annan än ägaren äger motsvarande tillämpning i fråga om ansvar för ägare av fordon enligt denna kungörelse.

Besvär

44 §

Mot trafiksäkerhetsverkets beslut enligt 33 § föres talan hos kammarrätten genom besvär.

Mot länsstyrelses beslut i fråga som avses i 6 §, 8 § sista stycket, 9 § sista stycket, 13–16, 19, 25, 26 eller 29 §, 30 § andra stycket, 37 § eller 41 § tredje stycket föres talan hos trafiksäkerhetsverket genom besvär.

Anser någon att han i annat fall, än som avses i första eller andra styckena, lidit förfång genom handläggningen av fråga som regleras i denna kungörelse och rör visst fordon äger han påkalla beslut i frågan hos länsstyrelsen i det län där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret. Mot länsstyrelsens beslut föres talan hos trafiksäkerhetsverket genom besvär.

Mot trafiksäkerhetsverkets beslut i fråga som avses i andra stycket eller som eljest rör registrering, avställning eller anteckning i bilregistret beträffande visst fordon, rätt att bruka visst fordon utan hinder av 4 eller 18 §, föreläggande vid vite eller utdömande av vite föres talan hos kammarrätten genom besvär.

Talan mot annat beslut av trafiksäkerhetsverket än som avses i första och tredje styckena föres hos Kungl. Maj:t genom besvär.

Trafiksäkerhetsverkets och länsstyrelses beslut länder till efterrättelse utan hinder av förd talan.

Denna kungörelse träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag till Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951:648)¹

dels att 11, 13 och 16–20 §§ samt 71 § skall upphöra att gälla,

dels att envar av rubrikerna närmast före 10, 11 och 13 §§, de två rubrikerna närmast före 16 § samt envar av rubrikerna närmast före 17, 18, 19 och 20 §§ skall utgå,

dels att 10 §, 12 §, 1, 3 och 4 mom., 14 § 1 och 2 mom., 21 § 1, 2 och 4 mom., 24 § 3 och 5 mom., 26 §, 27 § 1 och 2 mom., 51 § 1 mom., 65 § 2, 4–6 mom., 69 § och 70 § 3 mom. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas ett nytt moment, 12 § 5 mom., av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

1 mom. Hos länsstyrelse skola föras bilregister och bilreservregister samt hos myndighet, som Konungen bestämmer, centralt bilregister.

2 mom.² Motordrivna fordon och släpfordon skola upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister enligt vad i 3 mom. samt 16–20 §§ närmare stadgas.

Fordon, som är upptaget i bilregister, benämnes registrerat. Fordon, upptaget i bilreservregister, benämnes reservregistrerat.

3 mom.³ Bilregister föres i löpande följd i särskilda serier för bilar, för motorcyklar, för traktorer och motorredskap samt för släpfordon. För traktor skall i registret angivas, om den tillhör klass I eller II enligt traktorskatteförordningen den 23 maj 1969 (nr 297).

Fordon skall vid upptagande i bilregister

(Föreslagen lydelse)

10 §.

Om registrering av motordrivna fordon och släpfordon finnas bestämmelser i bilregisterkungörelsen ().

Vissa undantag från registreringsplikten framgå av 12 och 27 §§.

¹ Förordningen omtryckt 1967:856. Senaste lydelse av 11 § 1 mom., 13 § 1 och 3 mom., 17 § 1, 3 och 4 mom., 18 § 1, 2 och 4 mom. samt 19 § 1 mom. 1969:305, av 11 § 3 mom. 1969:683, av 20 § 4 mom. 1970:337.

² Senaste lydelse 1969:305.

³ Senaste lydelse 1970:337.

tilldelas ett ordningsnummer, vilket, jämte en bokstavsbeteckning för länet, utgör fordonets registreringsnummer.

Länen betecknas sålunda:

A, AA, AB,	
B, BA eller BB	utmärker Stockholms län,
C	" Uppsala län,
D	" Södermanlands län,
E eller EA	" Östergötlands län,
F eller FA	" Jönköpings län,
G	" Kronobergs län,
H	" Kalmar län,
I	" Gotlands län,
K	" Blekinge län,
L eller LA	" Kristianstads län,
M, MA eller MB	" Malmöhus län,
N	" Hallands län,
O, OA eller OB	" Göteborgs och Bohus län,
P eller PA	" Älvsborgs län,
R	" Skaraborgs län,
S eller SA	" Värmlands län,
T eller TA	" Örebro län,
U	" Västmanlands län,
W eller WA	" Kopparbergs län,
X eller XA	" Gävleborgs län,
Y	" Västernorrlands län,
Z	" Jämtlands län,
AC	" Västerbottens län,
BD	" Norrbottens län.

Fordon, som jämlikt 20 § överföres från bilregistret till bilreservregistret, skall bibehålla sitt registreringsnummer. Då fordon jämlikt samma § avförts ur såväl bilregistret som bilreservregistret, må fordonets ordningsnummer tilldelas annat fordon.

4 mom. Såsom villkor för fordonas upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller upptagits i typintyg enligt 15 § eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdad besiktnings-

instrument eller typintyg. Fordon som är eller varit infört i exportvagnsförteckning må dock ej upptagas i bilregister på grund av typintyg och ej heller på grund av registreringsbesiktning som ägt rum innan fordonet infördes i förteckningen.

Skall fordon, som är registrerat i ett län, överföras till bilregister i annat län, erfordras icke, att registreringsbesiktningen skett eller typintyget utfärdats inom nyss angiven tid.

Med ändring, varom ovan förmälts, avses ej sådan, som endast innefattar

a) avvikelser, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke påverkar dess beskattningsförhållande;

b) utbyte av motor mot annan med denna helt överensstämmande motor; eller

c) användning av ringar av andra dimensioner än förut.

5 mom. Har registrerat fordon efter utfärdandet av gällande besiktningssinstrument eller typintyg underkastats sådan ändring, som avses i 4 mom., skall, där icke jämlikt 19 § 2 mom. anmälan för avregistrering av fordonet skall ske, ägaren inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningssman för registreringsbesiktning.

Angående skyldighet för fordonets ägare att till länsstyrelse anmäla sålunda verkställd registreringsbesiktning stadgas i 18 §.

6 mom.¹ Vid färd med annat fordon än traktor, motorredskap och släpvagn som drages av traktor eller motorredskap skall för fordonet gällande besiktningssinstrument eller typintyg medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

Har för visst fordon enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen, utfärdats särskild vagnbok, skall vad i första stycket sägs i stället gälla denna.

¹ Senaste lydelse 1969:683.

12 §.

1 mom.¹ Utan hinder av vad i 11 § stadgas må fordon brukas under förutsättning

1. att härtill — — — — —

2. att, såvitt angår motordrivet fordon, fordonet är försett med *interimsskylt enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.*; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet *antingen* godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock*, om fordonet är *reservregistrerat*, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet *icke* därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

Under 3 — — — — —

På reservregistrerat fordon, som är vederbörligen försett med registreringsskylt, erfordras ej interimsskylt. Detta gäller dock icke fordon, som hålles till salu av den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon.

3 mom.¹ Polismyndighet, som utfärdat interimslicens för *oregistrerat fordon*, skall tillhandahålla licensinnehavaren interimsskyltar, för motorfordon två samt för traktor och motorredskap en.

För varje — — — — —

Skylt skall — — — — —

För skylt — — — — —

1 mom. Utan hinder av bestämmelserna om registreringsplikt i bilregisterkungörelsen må fordon brukas under förutsättning

2 mom.;

2. att, såvitt angår motordrivet fordon, fordonet är försett med *interimsskylt på motsvarande sätt som gäller om registreringsskylt enligt bilregisterkungörelsen*, dock att dragbil ej behöver föra *interimsskylt baktill*, om *interimsskylt* för dragbilen enligt vad nu sagts skall finnas på tillkopplat släpfordon; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *och ej* därefter underkastats sådan ändring som avses i 14 § 2 mom.

vid besiktning.

Interimsskylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den kan avläsas lätt.

3 mom. Polismyndighet, som utfärdat interimslicens, skall tillhandahålla licensinnehavaren interimsskyltar, för motorfordon två samt för traktor och motorredskap en.

fyra kronor.

interimslicens beviljats.

tillfalla statsverket.

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i

¹ Senaste lydelse 1969:305.

typintyg eller ock, i förekommande fall, godkänts vid kontrollbesiktning. Såsom bevis i förstnämnda hänseenden tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. *Såsom bevis om kontrollbesiktning tjänar intyg av den som utfört besiktningen.* Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

typintyg. Såsom bevis tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

5 mom. I ansökan om registrering av fordon, som tagits i bruk enligt interimslicens, skall uppgift lämnas om den myndighet som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer.

14 §.

1 mom.¹ Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (*registreringsbesiktning*), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda *besiktningsinstrument*. Är annat motorfordon eller släpfordon än sådant som tillfallit staten eller kommun enligt lagen den 9 juni 1967 (nr 420) om flyttning av fordon i vissa fall ej upptaget i bilregister eller *bilreservregister*, och har det ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningsinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil eller motorcykel, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagns-

1 mom. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (*registreringsbesiktning*), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda *besiktningsinstrument*. Är annat motorfordon eller släpfordon än sådant som tillfallit staten eller kommun enligt lagen den 9 juni 1967 (nr 420) om flyttning av fordon i vissa fall ej upptaget i bilregister, och har det ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningsinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil eller motorcykel, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagnsförteckning, må besiktnings-

¹ Senaste lydelse 1969:683.

förteckning, må besiktningsinstrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

Gäller besiktningen fordon, som avses i 24 § 1 mom., skola föreskrifterna i 3 mom. samma stadgande om märke på fordon tillämpas. Föreskrifterna i sistnämnda mom. tredje, fjärde och femte styckena skola äga motsvarande tillämpning vid registreringsbesiktning av registrerat fordon.

2 mom. Innan besiktningsinstrument utfärdas beträffande släpfordon, som icke på godtagbart sätt åsatts tillverkningsnummer, skall besiktningsmannen å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av fordonet (identifieringsmärke).

instrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

Föreskrifterna i 24 § 3 mom. *andra, tredje och fjärde styckena* äga motsvarande tillämpning vid registreringsbesiktning av registrerat fordon.

2 mom. Har besiktningsinstrument eller typintyg legat till grund för registerföring och har fordonet därefter underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i instrumentet eller intyget, skall ägaren inom tre veckor från det ändringen skedde eller, om fordonet är avställt, inom en vecka efter det avställningen upphörde inställa fordonet hos besiktningsman för registreringsbesiktning. Vad nu sagts gäller ej, om fordonet anmäles för avregistrering inom angiven tid.

Med ändring enligt första stycket avses ej sådan som endast innefattar

a) avvikelse, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke påverkar dess beskattningsförhållande,

b) utbyte av motor mot annan med denna helt överensstämmande motor,

c) användning av ringar av andra dimensioner än förut.

21 §.

1 mom.¹ Registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall i förekommande fall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill, på traktor och motorredskap framtill samt på släpfordon baktill. Framtill anbragt skylt skall vara väl synlig framifrån och baktill anbragt skylt väl synlig bakifrån.

1 mom. Om interimis- och turistvagnsskyltar finnas bestämmelser i 12 och 27 §§.

Om registreringsskyltar och om speciella skyltar på vissa fordon som få brukas utan registrering gälla särskilda bestämmelser.

¹ Senaste lydelse 1969:305.

På traktor och motorredskap må dock, om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill, denna i stället vara anbragt på annan lämplig, utifrån lätt synlig plats.

Har till bil kopplats släpfordon och kan till följd härav bilens skylt icke med lätthet avläsas, skall baktill på släpfordonet eller, om flera släpfordon tillkopplats, på det sista av dessa vara anbragt, förutom i förekommande fall släpfordonets saluvagnsskylt, enahanda skylt, som skall föras på den dragande bilen. Därest släpfordonet enligt vad nu sagts är försett med enahanda interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på den dragande bilen, behöver bilen icke baktill vara försedd med sådan skylt.

Vad i föregående stycke föreskrivits skall icke gälla släpfordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Skylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den lätt kan avläsas.

Närmare bestämmelser om registrerings-, interimis- och saluvagnsskyltar meddelas av Konungen.

2 mom.¹ På registrerat — — — — —

a) ägarens namn och hemvist samt, om ägarens hemvist är ett annat än fordonets hemort, jämväl denna; ävensom

b) beträffande buss — — — — — sidvagnen är byggd för godsbe-

fordran, maximilast;
e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels fordonets tjänstevikt, bredd, längd och maximilast ävensom det största antalet passagerare fordonet är avsett att föra, dels ock uppgift varav framgår till vilken typ av dragfordon släpfordonet enligt besiktningsinstrument eller typintyg får kopplas.

På skylt, — — — — —

Registrerat fordon — — — — —

Närmare bestämmelser — — — — —

4 mom. Om märke angående kontrollbesiktning stadgas i 24 § 3 mom.

tydlig skrift:

a) ägarens namn och hemvist;

sidvagnen är byggd för godsbe-

fordran, dels fordonets tjänstevikt, bredd, längd och maximilast ävensom det största antalet passagerare fordonet är avsett att föra, dels ock uppgift varav framgår till vilken typ av dragfordon släpfordonet enligt besiktningsinstrument eller typintyg får kopplas.

eller typintyg.

fordonets identifiering.

Konungen bestämmer.

4 mom. I fråga om fordon, som enligt bilregisterkungörelsen är avställt sedan registreringen, gäller ej 2 mom. första eller andra eller fjärde stycket eller 3 mom. förrän avställningen upphör.

¹ Senaste lydelse 1969:305.

24 §.

3 mom.¹ Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel, som är av allenast ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt eller, om det hänför sig till anordning för att begränsa luftföroreningar från motorn, medför allenast ringa olägenhet, skall fordonet godkännas. Fordon med dieselmotor må icke godkännas om bränsleinsprutningspumpen icke är plomberad på föreskrivet sätt. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktningsmannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Märke, som nu sagts, må ej avlägsnas. Har märket förstörts eller förkommit, skall fordonets ägare utan oskäligt dröjsmål föranstalta om att nytt märke åsättes fordonet.

Befinnes fordonet — — — — — andra stycket.

Företer fordonet — — — — — för kontrollbesiktning.

Har i — — — — — motsvarande tillämpning.

5 mom. Närmare föreskrifter om kontrollbesiktning och om märke, som sägs i 3 mom., meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel, som är av allenast ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt eller, om det hänför sig till anordning för att begränsa luftföroreningar från motorn, medför allenast ringa olägenhet, skall fordonet godkännas. Fordon med dieselmotor må icke godkännas om bränsleinsprutningspumpen icke är plomberad på föreskrivet sätt.

5 mom. Närmare föreskrifter om kontrollbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

26 §.

Om skyldighet att erlägga skatt för motorfordon m.m. och om skyldighet för förare att under färd medföra och på tillsägelse av polisman för denne uppvisa senaste skattekvitto gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

Om skyldighet att erlägga skatt för motordrivna fordon och släpvagnar gälla särskilda bestämmelser.

¹ Senaste lydelse 1968:726.

27 §.

1 mom. Angående rätt att, utan hinder av vad i 11 § stadgas, på grund av internationella överenskommelser eller eljest i särskilda fall här i riket tillfälligt bruka i utlandet registrerat motorfordon eller släpfordon gäller vad Konungen där- om förordnar.

2 mom. Har, i annat fall än som avses i 1 mom., motorfordon eller släpfordon för tillfälligt brukande införts till riket av person, som endast tillfälligtvis skall vistas här, må, utan hinder av vad i 11 § stadgas, motorfordonet brukas och släpfordonet dragas av bil under förutsättning

1. att härtill — — — — — 6 mom. sägs.
Intyg skall — — — — — om turistvagnslicens.

1 mom. Angående rätt att, utan hinder av bestämmelserna om registreringsplikt i bilregisterkungörelsen, på grund av interna- tionella överenskommelser eller eljest i särskilda fall här i riket tillfälligt bruka i utlandet registrerat motorfordon eller släp- fordon gäller vad Konungen därom förord- nar.

2 mom. Har, i annat fall än som avses i 1 mom., motorfordon eller släpfordon för tillfälligt brukande införts till riket av person, som endast tillfälligtvis skall vistas här, må, utan hinder av bestämmelserna om registreringsplikt i bilregisterkungörelsen, motorfordonet brukas och släpfordonet dragas av bil under förutsättning

51 §.

1 mom.¹ Då fordon under mörker föres på väg, skall i 3—8 §§ föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar till- kopplats, på den sista av dessa. *Skyttlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släp- vagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interimis- eller salu- vagnsskylt, som skall föras på bilen, endast på dylik släpvagn.*

- I stället — — — — — är anordnad.
Fordon, som — — — — — ljus framåt.
På fordon får icke — — — — — god tid.
På fordon får under — — — — — icke körriktningvisare.

65 §.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 12 § 1 mom., 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller

¹ Senaste lydelse 1969:305.

stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot körförbud, som meddelats enligt 14 § 1 mom. andra stycket, 23 § andra stycket, 23 a § tredje stycket eller 24 § 3 mom. tredje stycket, eller som eljest gäller jämlikt 14 § 1 mom. andra stycket, 22 § andra stycket, 23 § fjärde stycket eller 24 § 3 mom. femte stycket eller 4 mom., vare ägaren förfallen till dagsböter.

4 mom.¹ Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motordrivet fordon eller släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande 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 före 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 från denne till registret i det län, där fordonet är registrerat eller där registrering söks.

Om någon, som genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för förseelse, som avses i detta moment, underlåter att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelsen utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

5 mom. Envar, som vid sökande av registrering eller i anmälan, varom i 4 mom. förmäles, lämnar veterligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmäles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket, 20 § 6 mom. första eller tredje stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot körförbud, som meddelats enligt 14 § 1 mom. andra stycket, 23 § andra stycket, 23 a § tredje stycket eller 24 § 3 mom. andra stycket, eller som eljest gäller jämlikt 14 § 1 mom. andra stycket, 22 § andra stycket, 23 § fjärde stycket eller 24 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., vare ägaren förfallen till dagsböter.

4 mom. Den som underlåter att lämna uppgift som sägs i 12 § 5 mom straffes med böter, högst femhundra kronor.

5 mom. Den, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmäles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket, straffes med dagsböter.

¹ Senaste lydelse 1969:305

6 mom.¹ Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande enligt 23 § tredje stycket om styrkande för förrättningsman av att bristfälligheter på fordon blivit avhjälpda, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som åsidosätter 21 § 1 mom. tredje eller femte stycket eller 27 § 5 mom. sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a–d), samma mom. första stycket e), utom såvitt angår registreringsnummer, eller andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

6 mom. Den, som bryter mot 14 § 2 mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande enligt 23 § tredje stycket om styrkande för förrättningsman av att bristfälligheter på fordon blivit avhjälpda, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som åsidosätter 12 § 1 mom. tredje stycket eller 27 § 5 mom. sjätte stycket.

Förseelse mot 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första, andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

70 §.

3 mom. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola

3 mom. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola

¹ Senaste lydelse 1969:683.

i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, *där fordonet är registrerat eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes*, efter framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Denna kungörelse träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, *inom vilket fordons ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret*, efter framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Förslag till Lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon
dels att 26 § skall upphöra att gälla,
dels att 1, 18 och 24 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.¹

Å motorfordon, som är registrerat här i riket *eller utan registrering* här brukas i trafik, skall efter ty i denna lag sägs finnas trafikförsäkring.

Å motorfordon, som är registrerat här i riket *och som ej är avställt samt å avställt eller här icke registrerat motorfordon, som* här brukas i trafik, skall efter ty i denna lag sägs finnas trafikförsäkring.

Trafikförsäkring å — — — — — honom övergått.

18 §.²

Har avtal om trafikförsäkring å fordon, registrerat här i riket, efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till *den myndighet, hos vilken fordonet är registrerat.*

Avser försäkringen *motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt,* skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till *myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.* Detsamma gäller där försäkringen avser

Har avtal om trafikförsäkring å fordon, som är registrerat här i riket *och som ej är avställt* efter uppsägning eller eljest upphört, är försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till *statens trafiksäkerhetsverk.*

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med *visst saluvagnsmärke eller brukas med stöd av särskilt leveranstillstånd enligt 33 § bilregisterkungörelsen* (), eller motorfordon, som brukas med stöd av särskilt begränsat körtillstånd enligt 19 § bilregisterkungörelsen, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av

¹ Senaste lydelse 1933:179.

² Senaste lydelse 1960:135.

moped, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter är bosatt.

tre-tio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till *statens trafiksäkerhetsverk*. Detsamma gäller där försäkringen avser *motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller moped*, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit, *i förra fallet till polismyndighet, som meddelat licensen, och i senare fallet till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter är bosatt.*

Är den — — — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom i denna paragraf sägs, bör insändas i två exemplar.

24 §.¹

Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat motorfordon är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Brukas motorfordon, *som ej är* här registrerat, av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja, utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till dagsböter.

Med dagsböter — — — — — ej finnes.

Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat, *icke avställt* motorfordon är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med dagsböter.

Brukas *avställt eller* här *icke* registrerat motorfordon av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja, utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till dagsböter.

¹ Senaste lydelse 1933:179.

Förslag till Kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

Häriigenom förordnas, att 25 § 1, 2 och 5 mom., 37 § 3 mom. och 41 § förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

25 §.

1 mom.¹ Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att bilen är för trafiken lämplig samt, *därest bilen icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret. Sökes godkännande av registrerad bil hos annan länsstyrelse än den, där bilen registrerats, skall sökanden dessutom förete vederbörligt utdrag ur bilregistret.* Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för personbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

1 mom. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik för personbefordran utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som meddelat trafiktillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningsman att bilen är för trafiken lämplig samt sådana uppgifter om bilens beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i *bilregistret i fråga om registrerat fordon, som icke är avställt.* Ej heller må i yrkesmässig trafik användas släpfordon för personbefordran utan att fordonet blivit i angiven ordning för trafiken godkänt. Vid godkännande, som ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med bilen eller släpfordonet.

För befordran — — — — — med fordonet.

Ej må — — — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — — — myndighet återkallas.

2 mom.¹ Automobil eller — — — — — anmälan därom.

Anmälan skall göras skriftligen och ingi — — — — — Anmälan skall göras skriftligen och ingi-

¹ Senaste lydelse 1967:324.

vas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, då tillståndet avser linjetrafik, till den länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet. Anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer samt, *därest anmälan skall göras hos annan länsstyrelse än den, där fordonet registrerats, åtföljas av vederbörligt utdrag ur automobilregistret. Är fordonet icke registrerat, skola i stället meddelas sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.*

Utan hinder av vad i första stycket sägs må automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik användas för godsbefordran längst en vecka efter utgången av den tid, inom vilken ansökan om fordonets registrering eller, *därest fordonet är registrerat, anmälan om förvärv av detsamma skall ske.*

5 mom.¹ Trafiknämnd, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall om beslutet underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

3 mom.² I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes, på framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

Uttrycken *väg, automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, traktor, släpfordon, maximilast, totalvikt och hem-*

vas, då tillståndet avser beställningstrafik, till länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, då tillståndet avser linjetrafik, till den länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet. Anmälan skall innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer, *om fordonet är registrerat, samt sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om registrerat fordon, som icke är avställt.*

Utan hinder av vad i första stycket sägs må automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik användas för godsbefordran längst fyra veckor.

5 mom. Trafiknämnd, som godkänt automobil eller släpfordon för användning i yrkesmässig trafik, skall underrätta länsstyrelsen i länet om beslutet.

37 §.

3 mom. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelse enligt 70 § 3 mom. vägtrafikförordningen på framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

41 §.³

Uttrycken *väg, automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, traktor, släpfordon, maximilast och totalvikt*

¹ Senaste lydelse 1967:324.

² Senaste lydelse 1951:653.

³ Senaste lydelse 1967:787.

ort, användas i denna förordning i samma
bemärkelse som motsvarande beteckningar
i vägtrafikförordningen.

användas i denna förordning i samma
bemärkelse som motsvarande beteckningar
i vägtrafikförordningen.

Med *traktortåg* — — — — — tillkopplat släpfordon.

Att ärende, — — — — — av trafiknämnd.

Denna kungörelse träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobils katt

Härigenom förordnas i fråga om förordningen (1922:260) om automobils katt
dels att 9 §¹ skall upphöra att gälla,
dels att 1–7, 11 och 13–15 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.²

För automobil eller släpvagn, som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad, skall årligen erläggas skatt enligt nedan meddelade bestämmelser.

Skattepliktig enligt denna förordning är automobil eller släpvagn, som enligt bilregisterkungörelsen () är registrerad och icke avställd. Automobil eller släpvagn, som enligt vägtrafikförordningen (1951:648) brukas på grund av interimslicens, är skattepliktig under den tid licensen gäller.

Angående beskattning av automobil eller släpvagn, vilken, ehuru den bort här i riket registreras, icke blivit i automobilregister införd, gäller vad i 14 § här nedan stadgas.

Angående beskattning av automobil eller släpvagn, vilken i strid mot bilregisterkungörelsen brukats innan den registrerats eller medan den varit avställd, gäller vad i 14 § här nedan stadgas.

Å automobil — — — — — icke tillämpning.

Med automobil — — — — — i vägtrafikförordningen.

Uttrycket släpvagn — — — — — i vägtrafikförordningen.

2 §.³

Från skatteplikt — — — — — (nr 74).

Länsstyrelsen må, i annat fall än som avses i första stycket, medgiva befrielse från skatteplikt för

Länsstyrelsen i det län, där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret, må i annat fall än som avses i första stycket, medgiva befrielse från skatteplikt för

1. personautomobil, — — — — — eller utbildningsstället.

De närmare — — — — — Konungen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1924:128.

² Senaste lydelse 1951:654.

³ Senaste lydelse 1965:880.

3 §.¹

Skatteplikt för automobil inträder med den kalendermånad, under vilken automobilen första gången i automobilregister införes. Varder automobilen, innan den registrerats, i avbidan därå använd i trafik lika med registrerad automobil, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, varunder den tagits i bruk. Skatteplikten upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken automobilen ur automobilregister avförts utan att hava blivit i annat sådant register införd.

Inträffar i avseende å äganderätten till automobil sådan förändring, att automobilen, där den dittills varit skattepliktig, skall jämlikt 2 § bliva skattefri eller, där den förut varit skattefri, skall underkastas skatteplikt, då skall i fråga om beskattningen så anses, som om automobilen blivit i förra fallet ur registret avförd utan att vara i annat register införd och i senare fallet första gången i register införd den dag, då uppgift om förändringen i äganderätten blivit i registret intagen.

4 §.

Skattskyldig för automobil är för visst kalenderår den, som vid kalenderårets början varit eller bort vara i automobilregister antecknad såsom ägare av automobilen, eller, om automobilen blivit under kalenderåret första gången registrerad, den, som därvid antecknats såsom automobilens ägare.

Är automobil skattepliktig under del av kalendermånad, utgår skatt för hela månaden.

I fråga om skatt, som utgår för automobil som brukas enligt interimslicens eller som påföres för automobil i samband med att automobilen registreras eller avställning upphör, är den betalningsskyldig som äger automobilen, när skatteplikten inträder. För annan skatt är den betalningsskyldig, som ägde automobilen vid ingången av kalendermånaden närmast före den period, som skatten avser. Såsom ägare av registrerad automobil anses vid varje tillfälle den, som är eller bör vara i bilregistret upptagen såsom ägare av automobilen. I fråga om icke registrerat fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, anses innehavaren som ägare.

Skall med ————— för en.

5 §.²

Skatt utgår för helt kalenderår räknat med följande belopp:

¹ Senaste lydelse 1930:286.

² Senaste lydelse 1969:609.

Skatt utgår för tolv kalendermånader räknat med följande belopp:

a) för ————— niotusensjuhundratjugu kronor.

Det åligger riksräkenskapsverket att fastställa tabeller till ledning för uträknan-
det av skatten.

6 §.¹

Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, skatteplikten gäller.

Ändras automobils beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

Skatt skall ————— hela krontal.

Påföres skatt för annan tid än tolv kalendermånader, utgår skatt för varje kalendermånad med en tolfedel av skatten för helt år.

Ändras automobils beskaffenhet, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

7 §.²

Anteckning om skattskyldighet för viss automobil skall genom tjänsteman hos vederbörande länsstyrelse, som av länsstyrelsen därtill förordnas, verkställas i det inom länet förda automobilregistret.

Uppstår fråga om frihet från skatt, skall länsstyrelsen meddela beslut i frågan. Förmenar någon, att genom anteckning i automobilregistret skatt blivit honom oriktigt påförd, äger han inom tid, som av Konungen bestämmes, påkalla beslut av länsstyrelsen angående skattskyldigheten.

Uppstår fråga om frihet från skatt, skall länsstyrelse meddela beslut i frågan. Förmenar någon, att genom uppgift i bilregistret skatt blivit honom oriktigt påförd, äger han inom tid, som av Konungen bestämmes, påkalla beslut av länsstyrelse angående skattskyldigheten. Beslut som anges i detta stycke meddelas av länsstyrelsen i det län, där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret.

De närmare ————— av Konungen.

11 §.³

Den, som ————— till dagsböter.

Där någon, som eljest brukar skattepliktig automobil, ej på begäran av polisman företer kvitto, som enligt 9 § skall medföras å bilen, straffes med böter från och med tio till och med femtio

¹ Senaste lydelse 1954:255.

² Senaste lydelse 1924:128.

³ Senaste lydelse 1964:186.

kronor. Styrker den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft skattekvitto, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande skattekvitto, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund allenast i ett tillfälligt förbiseende, vare han från ansvar fri.

Har förseelse, — — — — — till ansvar.

13 §.¹

Där skatteplikt för automobil under löpande kalenderår upphör, är den, som, innan skattefrihet inträtt, sist stått i automobilregister antecknad såsom ägare av automobilen, berättigad att, efter ansökan hos länsstyrelsen, kostnadsfritt återbekomma så stor del av för året erlagd skatt, som belöper å tiden efter det skattefriheten inträtt.

Äger under löpande kalenderår sänkning av skatten rum på grund av ändring av automobils beskaffenhet, är den, som vid anmälan av ändringen var ägare av automobilen, berättigad att i samma ordning återbekomma vad som motsvarar sänkningen av skatten.

Upphör skatteplikt för automobil under tid, för vilken skatt erlagts, skall i förekommande fall överskjutande skatt återbetalas till den, som i bilregistret var antecknad såsom ägare av automobilen, när skatteplikten upphörde.

Äger sänkning av skatten rum på grund av ändring av automobils beskaffenhet, är den, som vid anmälan av ändringen var ägare av automobilen, berättigad att återbekomma vad som motsvarar sänkningen av skatten.

14 §.

Varder, efter vad därom är särskilt stadgat, ägare av automobil dömd till ansvar för det automobilen tagits i bruk, innan densamma registrerats och erhållit igenkänningsmärke, eller för det ägaren underlåtit att till registret göra föreskriven anmälan eller i sådan anmälan mot bättre vetande meddelat oriktig uppgift, då skall ägaren tillika förpliktas att utgiva den skatt för automobilen, som genom förfarandet undandragits.

Varder, efter vad därom är särskilt stadgat, ägare av automobil dömd till ansvar för det automobilen brukats, innan den registrerats eller medan den varit avställd, eller för det ägaren underlåtit att till registret göra föreskriven anmälan eller i sådan anmälan mot bättre vetande meddelat oriktig uppgift, då skall ägaren tillika förpliktas att utgiva den skatt för automobilen, som genom förfarandet undandragits.

14 a §.²

Vad i 3, 4, 6, 7, 9–11, 13 och 14 §§ stadgas om automobil skall äga motsvarande tillämpning beträffande släpvagn.

Vad i 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13 och 14 §§ stadgas om automobil skall äga motsvarande tillämpning beträffande släpvagn.

¹ Senaste lydelse 1924:128.

² Paragrafen tillagd 1932:85.

15 §.¹

Är någon missnöjd med länsstyrelses beslut, som avses i 7 § *andra* stycket, äger han hos kammarrätten anföra besvär, vilka skola ingivas till länsstyrelsen *före klockan tolv* å trettionde dagen från den, då han erhållit del av beslutet; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller insänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit inom den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till vederbörande länsstyrelse.

Sedan vid inkomna besvär fogats utdrag av *automobilregistret*, i vad angår den automobil, som avses med beslutet, skall länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten insända handlingarna med de upplysningar och erinringar, som besvären anses påkalla.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Är någon missnöjd med länsstyrelses beslut, som avses i 7 § *första* stycket, äger han hos kammarrätten anföra besvär, vilka skola ingivas till länsstyrelsen *senast* å trettionde dagen från den, då han erhållit del av beslutet; dock må icke den omständigheten, att besvären i stället för till länsstyrelsen ingivits eller insänts till kammarrätten, utgöra hinder för deras upptagande till prövning, därest besvären dit inkommit inom den stadgade besvärstiden. I sådant fall skola besvären av kammarrätten omedelbart överlämnas till vederbörande länsstyrelse.

Sedan vid inkomna besvär fogats utdrag av *bilregistret*, i vad angår den automobil, som avses med beslutet, skall länsstyrelsen skyndsamt till kammarrätten insända handlingarna med de upplysningar och erinringar, som besvären anses påkalla.

¹ Senaste lydelse 1924:128.

Förslag till Förordning om ändring i traktorskatteförordningen (1969:297)

Härigenom förordnas, att 1, 3 och 4 §§ traktorskatteförordningen (1969:297) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

För registrerad traktor och registrerat motorredskap utgår traktorskatt enligt denna förordning.

För registrerad traktor och registrerat motorredskap, *som icke är avställda*, utgår traktorskatt enligt denna förordning. *Traktor och motorredskap som används på grund av interimslicens enligt vägtrafikförordningen (1951:648) är skattepliktiga under den tid licensen gäller.*

Uttrycken traktor, — — — — —	(nr 648).
Med allmän — — — — —	allmän samfärdsel.
Med transport — — — — —	eller redskapet.
Förordningen gäller — — — — —	militärt fordonsregister.

3 §.

För fordon som tillhör klass I utgår traktorskatt för *helt kalenderår* med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 1 300 kilogram. Överstiger tjänstevikten 1 300 kilogram, utgår traktorskatt för *helt kalenderår* med dels grundavgift om 85 kronor, dels tilläggsavgift. Tilläggsavgiften utgör,

För fordon som tillhör klass I utgår traktorskatt för *tolv kalendermånader* med 200 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 1 300 kilogram. Överstiger tjänstevikten 1 300 kilogram, utgår traktorskatt för *tolv kalendermånader* med dels grundavgift om 85 kronor, dels tilläggsavgift. Tilläggsavgiften utgör,

om tjänstevikten ej — — — — —	90 kronor för varje påbörjat
tal av 100 kilogram av återstående del av tjänstevikten.	

För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för *helt kalenderår* med 120 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kilogram, och 180 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 500 kilogram.

För traktor som tillhör klass II utgår traktorskatt för *tolv kalendermånader* med 120 kronor, om tjänstevikten ej överstiger 2 500 kilogram, och 180 kronor, om tjänstevikten överstiger 2 500 kilogram.

4 §.

Bestämmelserna i 2-4, 6-14 och 15-18 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilsbatter galler i tillämpliga delar i fråga om traktorsbatter. Bestämmelserna i 6 § andra stycket och 13 § andra stycket samma förordning galler även ändring av traktors användning.

Bestämmelserna i 2-4, 6-8, 10-14 och 15-18 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilsbatter galler i tillämpliga delar i fråga om traktorsbatter. Bestämmelserna i 6 § andra stycket och 13 § andra stycket samma förordning galler även ändring av traktors användning.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1961:653) om brännoljeskatt

Härigenom förordnas, att 1 och 4 §§ förordningen (1961:653) om brännoljeskatt skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.¹

Till staten —————	följande brännolja.
Skatt skall —————	enligt traktorskatteförordningen.
Med obeskattad —————	den förvärvats.

Begreppen motorfordon, traktor och motorredskap ha i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Till sådana fordon hänförs dock ej fordon, som på grund av stadgande i 77 § sistnämnda förordning eller beslut, som i samma författningsrum avses, icke skolat upptagas och redovisas i *bilregister*.

Begreppen motorfordon, traktor och motorredskap ha i denna förordning samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Till sådana fordon hänförs dock ej fordon, som på grund av stadgande i 5 § 1–3 *bilregisterkungörelsen* () eller föreskrift, som i 5 § 5 samma kungörelse avses, icke skolat upptagas och redovisas i *bilregistret* eller *militära fordonsregistret* och som icke brukas enligt *interimslicens*, *exportvagnslicens* eller *turistvagnslicens*.

Vad som ————— enligt traktorskatteförordningen.

4 §.

Skattskyldighet föreligger, —————	3 §.
Skattskyldigheten inträder —————	är ägare.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara antecknad i *automobilregister* såsom ägare av sådant fordon ävensom ägare av motorfordon, som brukas enligt *interimslicens* eller *saluvagnslicens*.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara antecknad i *bilregistret* såsom ägare av sådant fordon ävensom ägare av motorfordon, som brukas enligt *interimslicens*, och den som erhållit tillstånd enligt 33 § *bilregisterkungörelsen*.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1969:301

Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1964:352) om gasolskatt

Härigenom förordnas, att 1 och 3 §§ förordningen (1964:352) om gasolskatt skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.¹

Till staten — — — — —	enligt traktorskatteförordningen.
Vad i — — — — —	skattepliktig vara.
Begreppen motorfordon, — — — —	i vägtrafikförordningen.
Vad som — — — — —	enligt traktorskatteförordningen.

Bestämmelserna i denna förordning äga ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i *länsstyrelses bilregister* eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller *saluvagnslicens*, ej heller på motorfordon som jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen om automobilskatt är frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

Bestämmelserna i denna förordning äga ej tillämpning på annat motorfordon än sådant som skall upptagas och redovisas i *bilregistret* eller må brukas här i riket enligt interimslicens eller *tillstånd som avses i 33 § bilregisterkungörelsen* (), ej heller på motorfordon som jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen om automobilskatt är frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

3 §.

Skattskyldig enligt — — — — —	med gasol.
Skattskyldigheten inträder, — — — —	tillföres detta.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara antecknad i *bilregister* såsom ägare av sådant fordon *och* ägare av motorfordon, som må brukas enligt interimslicens eller *saluvagnslicens*.

Med ägare av motorfordon avses i denna förordning den som är eller bör vara antecknad i *bilregistret* såsom ägare av sådant fordon *samt* ägare av motorfordon, som må brukas enligt interimslicens, *och den som erhållit tillstånd enligt 33 § bilregisterkungörelsen*.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1969:303.

Förslag till Kungörelse om ändring i kungörelsen (1951:750) om saluvagnsskatt

Härigenom förordnas i fråga om kungörelsen (1951:750) om saluvagnsskatt,
dels att 2 § skall upphöra att gälla,
dels att 1 och 3 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

1 §.¹

Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motordrivna fordon eller släpvagnar skall för brukande jämlikt 13 § vägtrafikförordningen av dylikt fordon, som av honom hålles till salu, erlägga särskild skatt (saluvagnsskatt).

Saluvagnsskatt skall för år räknat utgå med ett belopp av tvåhundrasexton kronor för bil, trettiosex kronor för motorcykel och etthundraåtta kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn samt erläggas för det antal fordon av varje slag, som tillverkaren eller handlanden efter anmälan till vederbörande länsstyrelse önskar samtidigt kunna taga i bruk med nyttjande av saluvagnsskylt jämlikt 13 § vägtrafikförordningen. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året och anmält antal fordon skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, som återstå av året, däri inbegripet den månad, varunder skatteplikten inträder.

Vid anmälan, som i föregående stycke avses, skall företes vederbörlig saluvagns-

¹ Senaste lydelse 1969:300.

(Föreslagen lydelse)

Den som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motordrivna fordon eller släpvagnar skall för brukande jämlikt 28 § bilregisterkungörelsen () av dylikt fordon, som av honom hålles till salu, erlägga särskild skatt (saluvagnsskatt).

Saluvagnsskatt skall för år räknat utgå med ett belopp av tvåhundrasexton kronor för bil, trettiosex kronor för motorcykel och etthundraåtta kronor för traktor, motorredskap eller släpvagn samt erläggas för det antal fordon av varje slag, som tillverkaren eller handlanden efter anmälan till vederbörande länsstyrelse önskar samtidigt kunna taga i bruk med nyttjande av saluvagnsmärke. Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året och anmält antal fordon skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, som återstå av året, däri inbegripet den månad, varunder skatteplikten inträder.

Vid anmälan, som i föregående stycke avses, skall företes vederbörlig saluvagns-

licens, varom förmåles i 13 § vägtrafikförordningen. licens.

3 §.

Om rätt för tillverkare och handlande att efter erläggande av saluvagnsskatt hos länsstyrelse utbekomma saluvagnsskylt stadgas i 13 § vägtrafikförordningen.

Återlämnas saluvagnsskylt under löpande kalenderår, vare tillverkaren eller handlanden berättigad att, efter ansökan hos länsstyrelsen, kostnadsfritt återbekomma så stor del av den erlagda skatten som belöper å tiden från och med kalendermånaden närmast efter den, varunder återlämnandet skett.

Om rätt för tillverkare och handlande att efter erläggande av saluvagnsskatt utbekomma saluvagnsmärke stadgas i 30 § bilregisterkungörelsen.

Återlämnas saluvagnsmärke under löpande kalenderår, vare tillverkaren eller handlanden berättigad att, efter ansökan hos länsstyrelsen, kostnadsfritt återbekomma så stor del av den erlagda skatten som belöper å tiden från och med kalendermånaden närmast efter den, varunder återlämnandet skett.

Denna kungörelse träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1956:545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall

Härigenom förordnas, att 1, 6, 15, 20, 23 och 24 §§ förordningen (1956:545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.¹

För motorfordon, — — — — —

till staten.

Skattepliktiga motorfordon enligt denna förordning äro personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskaroseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram, samt motorcyklar, allt i den mån fordonen icke äro eller tidigare varit upptagna i bilregister.

Skattepliktiga motorfordon enligt denna förordning äro personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskaroseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram, samt motorcyklar, allt i den mån skatt enligt denna förordning icke tidigare erlagts för fordonen eller fordonen icke före den 1 december 1956 upptagits i bilregister.

Skatt skall — — — — —

i timmen.

I denna — — — — —

närmare föreskrifter.

6 §.²

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med *fordonets upptagande första gången i bilregister* funnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla motorfordon som, när det *första gången upptagits i bilregister*, befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket nämnda

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med *att det registrerats eller, om det avställts vid registreringen, i samband med att avställningen upphört*, funnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla motorfordon som, när det *registrerats eller, om det avställts vid*

¹ Senaste lydelse 1962:266.

² Senaste lydelse 1963:84.

förordning, såframt icke länsstyrelsen i samband med beslutet om skattebefrielse förordnat att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum. Sådant förordnande må meddelas endast om särskilda skäl äro därtill. De närmare föreskrifter, som fordras till ledning för länsstyrelsens prövning i detta hänseende, meddelas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I fråga — — — — —

I deklarationen äger skattskyldig göra avdrag för sådana däri ingående motorfordon

a) som enligt bevis av tullmyndighet av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn och som icke varit upptagna i bilregister;

b) för vilka enligt bevis av tullmyndighet påförts skatt enligt denna förordning vid införsel till riket; eller

c) för vilka eljest sådan skatt visas hava påförts.

På särskild — — — — —

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt erlagts till kontrollstyrelsen, av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att *hava* varit upptaget i bilregister, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, restituera den sålunda erlagda skatten. Utförseln skall styrkas medelst bevis av tullmyndighet att fordonet utförts.

registreringen, när avställningen upphört, befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket nämnda förordning, såframt icke länsstyrelsen i samband med beslutet om skattebefrielse förordnat att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum. Sådant förordnande må meddelas endast om särskilda skäl äro därtill. De närmare föreskrifter, som fordras till ledning för länsstyrelsens prövning i detta hänseende, meddelas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

sådan skatt.

15 §.

I deklarationen äger skattskyldig göra avdrag för sådana däri ingående motorfordon

a) som enligt bevis av tullmyndighet av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn och som icke *före den 1 december 1956* varit upptagna i bilregister;

b) för vilka enligt bevis av tullmyndighet påförts skatt enligt denna förordning vid införsel till riket; eller

c) för vilka eljest sådan skatt visas hava påförts.

från köparen.

20 §.

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt erlagts till kontrollstyrelsen, av den skattskyldige eller för dennes räkning utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att *fordonet har* varit upptaget i bilregister *eller, om fordonet avställts i samband med registrering, utan att avställningen upphört*, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, restituera den sålunda erlagda skatten. Utförseln skall styrkas medelst bevis av tullmyndighet att fordonet utförts.

23 §.

Deklaration skall i ett exemplar, försett med tullmyndighetens påteckning om er-

Deklaration skall i ett exemplar, försett med tullmyndighetens påteckning om er-

lagt skattebelopp, tillställas den skattskyldige. Detta exemplar skall, där ej kontrollstyrelsen efter samråd med generaltullstyrelsen annorlunda förordnar, fogas vid ansökan till *länsstyrelsen* om motorfordonets upptagande i *bilregister*.

lagt skattebelopp, tillställas den skattskyldige. Detta exemplar skall, där ej kontrollstyrelsen efter samråd med generaltullstyrelsen annorlunda förordnar, fogas vid ansökan till *länsstyrelse* om motorfordonets upptagande i *bilregistret*.

24 §.

För motorfordon, som till riket införts och för vilket skatt erlagts till tullverket men som sedermera utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att *hava* varit upptaget i bilregister, må åtnjutas restitution av omsättningsskatt i den ordning och omfattning Kungl. Maj:t bestämmer.

För motorfordon, som till riket införts och för vilket skatt erlagts till tullverket men som sedermera utförts ur riket eller till svensk frihamn utan att *fordonet har* varit upptaget i bilregister *eller, om fordonet avställts i samband med registrering, utan att avställningen upphört*, må åtnjutas restitution av omsättningsskatt i den ordning och omfattning Kungl. Maj:t bestämmer.

Denna förordning träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

2 Specialmotivering

A. Förslaget till bilregisterkungörelse

		32 §	5.2.3
		33 §	5.2.3
	avsnitt	34 §	7.1
1 §	1.3.2	35 §	7.1
2 §	1.3.2, 3.3.1	36 §	7.1
3 §	3.3.1	37 §	7.4.2
4 §	1.3.1	38 §	6.1
5 §	1.3.1	39 §	6.1
6 §	1.3.3	40 §	6.1
7 §	1.3.3	41 §	6.1
8 §	2.3.1, 4.2.3, 4.2.7	42 §	6.1
9 §	1.3.4	43 §	6.1
10 §	4.4.2	44 §	6.2
11 §	4.4.2		
12 §	4.4.2		
13 §	4.4.2		
14 §	2.3.2, 4.4.2		
15 §	2.3.2		
16 §	2.3.1, 4.2.3, 4.2.7		
17 §	2.3.1, 2.3.2		
18 §	2.3.3, 4.2.7		
19 §	5.1.3		
20 §	4.3.2		
21 §	4.3.2		
22 §	4.3.6		
23 §	4.3.2		
24 §	4.3.5, 4.3.7		
25 §	3.3.1, 3.3.2		
26 §	3.3.2		
27 §	3.3.1, 3.3.2, 4.4.2, 7.4.2		
28 §	5.2.3		
29 §	5.2.3		
30 §	5.2.3		
31 §	5.2.3		

B. Förslaget till ändringar i vägtrafikförordningen

	avsnitt
10 § 1 mom.	1.3.2
10 § 2 mom.	1.3.2
10 § 3 mom.	1.3.2
10 § 4 mom.	2.3.1, 4.2.3, 4.2.7, 5.3.3
10 § 5 mom.	4.3.3
10 § 6 mom.	1.3.4
11 § 1 mom.	1.3.1, 1.3.2
11 § 2 mom.	1.3.1, 2.3.3, 4.2.7
11 § 3 mom.	1.3.1
11 § 4 mom.	1.3.1
12 § 1 mom.	5.1.3
12 § 3 mom.	5.1.3

12 § 4 mom.	5.1.3
12 § 5 mom.	5.1.3
13 §	5.2.3
14 § 1 mom.	2.3.2, 4.4.2, 5.3.3
14 § 2 mom.	1.3.3, 2.3.1, 4.3.3
16 §	1.3.3
17 § 1 mom.	1.3.2, 5.1.3
17 § 2 mom.	1.3.2, 5.1.3
17 § 3 mom.	1.3.2
17 § 4 mom.	1.3.3, 2.3.1, 5.1.3
18 § 1 mom.	4.3.2, 4.3.6
18 § 2 mom.	4.3.2, 4.3.3, 4.3.6
18 § 3 mom.	2.3.2
18 § 4 mom.	4.3.5
19 § 1 mom.	2.3.2
19 § 2 mom.	3.3.1
20 § 1 mom.	1.3.3
20 § 2 mom.	3.3.2
20 § 3 mom.	2.3.2
20 § 4 mom.	4.3.2
20 § 5 mom.	1.3.2
20 § 6 mom.	1.3.4
21 § 1 mom.	5.1.3, 7.1
21 § 2 mom.	1.3.3, 7.1
21 § 4 mom.	2.3.1, 4.4.2
24 § 3 mom.	4.4.2
24 § 5 mom.	4.4.2
26 §	4.4.2
27 § 1 mom.	5.4.3
27 § 2 mom.	5.4.3
51 § 1 mom.	7.1
65 § 2 mom.	6.1
65 § 4 mom.	6.1
65 § 5 mom.	6.1
65 § 6 mom.	6.1
69 §	6.1
70 § 3 mom.	6.1
71 §	6.1

C. Förslaget till ändringar i trafikförsäkringslagen

1 §

De ändringar som föreslås i denna paragraf är av enbart formell natur. (Jämför under 4.2.6).

Enligt 8 § BRK skall trafikförsäkringsbevis företes vid ansökan om registrering. Om så ej sker avställs fordonet (obligatorisk avställning). Sådan avställning kan enligt 16 § BRK inte bringas att upphöra annat än genom företeende av bl.a. försäkringsbevis. Har fordonet däremot avställts på grund av anmälan enligt 14 § BRK behöver försäkringsbevis inte inges för att avställningen skall upphöra. Fordonet får däremot inte brukas och kontrollmärke inte utfärdas förrän försäkringsplikten fullgjorts (10 och 11 §§ BRK).

Under uttrycket avställt eller icke registrerat fordon kan hänföras flera olika fall. Hit hör sådana fall som avses i 5 § BRK, dvs. fall som inte omfattas av registreringsplikten och de fall som avses i 33 § BRK, dvs. där trafiksäkerhetsverket meddelat särskilt tillstånd till transport från importör eller tillverkare. Ett annat fall är det som behandlas i 19 § BRK. En stor grupp utgörs av fordon som omfattas av saluvagnslicens och för vilka saluvagnsmärke utfärdats. Också fordon som brukas med stöd av interimslicens hör hit. Till gruppen icke registrerade fordon hör givetvis också utländska fordon som införts till riket för att tillfälligt brukas här.

18 §

Ändringarna i denna paragraf torde inte behöva kommenteras närmare. Att anmälan om upphörd försäkring bör göras till trafiksäkerhetsverket beror i normalfallet givetvis på att verket är central registreringsmyndighet. Sista stycket i paragrafen bör utgå med hänsyn till osäkerheten om detaljerna i de rutiner som kommer att tillämpas vid driften av det nya bilregistret

och till att frågan är av den natur att den bör regleras i författning av annan valör.

24 §

Ändringarna är av formell natur. Det uttryckssätt som används i andra stycket är avsett att täcka den grupp av fordon som i 1 § beskrivs som fordon som är avställt eller icke registrerat.

26 §

Avsikten med nuvarande bestämmelser i denna paragraf är att göra rätten i den ort där fordonet har sin hemort behörig i vissa mål eller ärenden. Vad som avses med fordons hemort framgår f.n. av 16 § andra stycket VTF.

Som framgår av avsnitt 1.3.3 föreslår utredningen att fordonets hemort inte skall anges i det nya registret. Inte heller ges någon definition på vad som skall avses med hemort. Underlaget för 26 § TFL faller därmed bort. Även bortsett härifrån har utredningen kommit till den uppfattningen att det inte finns något behov av en regel med det innehåll som 26 § TFL har. Enligt 19 kap. 1 § rättegångsbalken får brottmål upptas — utom av rätten i den ort där brottet förövades — där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet eller där han mera varaktigt uppehåller sig. Dessa regler är fullt tillfredsställande även när det gäller förseelser mot TFL.

D. Förslaget till ändringar i förordningen angående yrkesmässig trafik m. m.

25 § 1 mom.

Syftet med föreskriften i momentets första stycke om ingivande av vissa handlingar — utöver intyg om fordonets lämplighet — är att ge den tillståndsgivande myndigheten tillgång till erforderliga tekniska data om fordonet. I det nya bilregistret kommer sådana data att finnas beträffande registrerade, icke avställda fordon. I fråga om avställt

fordon kan registret vara inaktuell med hänsyn till att ny besiktning enligt 14 § 2 mom. VTF i föreslagen lydelse på grund av ändring av fordonet ej behöver ske förrän efter det att avställning upphört. När det gäller fordon, som avställts obligatoriskt, kommer registret i många fall inte alls att uppta några besiktningsdata (jfr 8 § BRK).

För att i det nya systemet få samma materiella resultat fordras, när det gäller registrerat, icke avställt fordon, i och för sig inte någon föreskrift om ingivande av särskilda handlingar rörande fordonets tekniska beskaffenhet utöver intyg om fordons lämplighet. Ifrågavarande data finns emellertid på registreringsbevisets fordonsdel (se under 1.3.4), som kan inges vid ansökan om godkännande, och det torde vara till fördel för den tillståndsgivande myndigheten att få fullständiga data om varje fordon. Utredningens förslag har utformats så att de uppgifter om fordons beskaffenhet som skall införas i bilregistret i fråga om registrerat fordon, som inte är avställt, alltid skall ges in, när godkännande söks enligt 25 § 1 mom. YTF. Härav följer beträffande oregistrerade fordon, att besiktningsinstrument eller typintyg måste inges, beträffande sådana registrerade, obligatoriskt avställda fordon om vilka registret inte innehåller besiktningsdata, att registreringsbesiktning måste ske innan ansökan görs eller att typintyg måste inges samt beträffande alla fordon att besiktning enligt 14 § 2 mom. VTF i den föreslagna lydelsen i förekommande fall måste ske innan ansökan görs.

25 § 2 mom.

I fråga om andra stycket kan hänvisas till vad som anförts beträffande 25 § 1 mom.

Med hänsyn bl. a. till att den särskilda fristen för sökande av registrering skall slopas enligt utredningens förslag (se under 1.3.2) kan momentets tredje stycke inte stå kvar oförändrat. Den praktiska innebörden av stadgandet är att ett fordon, innan ägaren gör anmälan enligt momentets första stycke, får användas i yrkesmässig trafik under högst

fyra veckor, nämligen under de tre veckor som utgör nuvarande frist för ansökan om registrering eller anmälan om förvärv jämte en vecka därefter. Utredningens ändringsförslag har utarbetats med syfte att behålla det materiella innehållet i huvudsak oförändrat.

25 § 5 mom.

Ändringen är en följd av att hemortsbegreppet för fordon slopats (se under 1.3.3).

37 § 3 mom.

Ändringen följer av utredningens förslag beträffande 70 § 3 mom. VTF.

41 §

Se kommentaren till 25 § 5 mom.

E. Förslaget till ändringar i förordningen om automobilskatt

1 §

Ändringarna i 1 § första stycket finns kommenterade under 4.2.5 och 5.1.3 medan ändringen i stadgandets andra stycke närmast är av redaktionell art.

2 §

Genom att de regionala, hos varje länsstyrelse förda bilregistren inte finns kvar i den nya registreringsorganisationen, försvinner den naturliga anknytningen av ett fordon till en viss länsstyrelse. I den mån det finns ett behov av att begränsa handläggningen av viss fråga till viss länsstyrelse föreslår utredningen genomgående att frågan skall behandlas av länsstyrelsen i det län där fordonets ägare har sin stadigvarande adress enligt bilregistret. Ändringen i 2 § andra stycket har utformats i enlighet härmed.

3 §

Ändringen finns kommenterad under 4.2.5 och 5.1.3. Såsom angetts där framgår

tidpunkterna för inträdande och upphörande av skatteplikt direkt av 1 och 2 §§ ASF medan 3 § anger att skatt alltid skall utgå för minst en kalendermånad.

4 §

Första punkten av 4 § första stycket enligt den föreslagna lydelsen är föranledd av att själva registreringen får en delvis ny betydelse och att avställningsinstitutet införs. Utformningen bör ses mot bakgrunden av den nya bestämningen av tidpunkten för skattepliktens inträdande. I sak torde den nya lydelsen inte innebära någon ändring jämfört med vad som nu gäller.

Andra punkten har utformats med hänsyn till förfarandet vid rullande uppbörd (se avsnitt 4.4.3). Ändringen innebär att man, i synnerhet beträffande fordon med uppdelad skatt, får en tidsmässigt bättre anknytning mellan det faktiska ägareförhållandet och skattskyldigheten.

Fjärde punkten har tillkommit med hänsyn till att bestämmelsen i 1 § 8 mom. VTF är tillämplig endast beträffande registrerade fordon och att oregistrerade fordon blir skattepliktiga, om de brukas enligt interimslicens.

I övrigt är ändringarna i 4 § av redaktionell art.

5 och 6 §§

Ändringarna finns kommenterade under 4.4.3.

7 §

Anledningen till att 7 § första stycket utgått anges under 4.4.3. I övrigt kan hänvisas till 6.2 och vad som anförts i kommentaren till 2 §.

9 §

Att 9 § kan utgå framgår av vad utredningen anført under 4.4.2.

11 §

Ändringen är föranledd av att 9 § utgår enligt utredningens förslag.

13 §

Genom att tidpunkten för skattepliktens upphörande definierats på annat sätt enligt utredningens förslag (se kommentaren till 3 §) kan skatt restitueras till den som äger fordonet vid det tillfälle när fordonet enligt anmälan till registret tas ur bruk. Någon särskild ansökan om återbekommande av skatt fordras inte i det nya registreringssystemet.

14 §

Ändringen är föranledd av att själva registreringen får en delvis ny innebörd och att institutet avställning införs (jfr under 1.3 och 2.3).

14 a §

Ändringen är en följd av att 9 § utgår.

15 §

Ändringarna är av redaktionell art.

F. Förslaget till ändringar i traktorskatteförordningen

1 §

Ändringarna finns kommenterade under 4.2.5.

2 §

Ändringarna finns kommenterade under 4.4.3.

4 §

Ändringen är föranledd av att 9 § skall utgå.

G. Förslaget till ändringar i förordningen om brännoljeskatt

1 §

Ändringarna är föranledda av att själva registreringen får en delvis ny innebörd och att institutet avställning införs. 5 § 1–3 BRK motsvarar i registreringshänseende 77 § första stycket a–c VTF. Eftersom 5 § 5 BRK har en vidare syftning än 77 § tredje stycket VTF (jfr under 1.3.1) har särskilt angetts att fordon som brukas enligt interimslicens, exportvagnslicens eller turistvagnslicens skall drivas med beskattad brännolja. Med den terminologi som används i BRK anses fordon, som är registrerade i militära fordonsregistret, inte vara registrerade (upptagna i bilregister). Till undvikande av missförstånd har därför i brännoljeskatteförordningen uttryckligen angetts att för sådana fordon skall användas beskattat drivmedel.

4 §

Saluvagnslicens kommer enligt utredningens förslag (se under 5.2.3) att meddelas endast beträffande registrerade fordon, för vilka bilregistret innehåller uppgift om ägare. Särskilt leveranstillstånd enligt 33 § BRK kommer däremot att avse oregistrerade fordon (se under 5.2.3).

H. Förslaget till ändringar i förordningen om gasolskatt

1 §

Ändringen är betingad av att saluvagnslicenser enligt utredningens förslag kommer att meddelas endast beträffande registrerade fordon men särskilt leveranstillstånd enligt 33 § BRK endast beträffande oregistrerade fordon (se under 5.2.3).

3 §

Se kommentaren till 4 § brännoljeskatteförordningen.

23 §

Ändringen är av redaktionell art.

24 §

Se kommentaren till 6 §.

I. Förslaget till ändringar i kungörelsen om saluvagnsskatt

1 och 3 §§

Nuvarande bestämmelser i 13 § VTF om brukande enligt saluvagnslicens får enligt utredningens förslag sin motsvarighet i 28–32 §§ BRK. Saluvagnsskyltarna ersätts i de avseenden som nu är av intresse med saluvagnsmärken. Här kan hänvisas till 5.2.3.

J. Förslaget till ändringar i förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall

1 §

Genom 1 § andra stycket sista satsen i den nuvarande lydelsen undantas från skatteplikt dels fordon, som var registrerade när förordningen trädde i kraft den 1 december 1956, dels därefter registrerade fordon, för vilka skatt erlagts en gång. Ändringen har föreslagits för att man skall uppnå samma resultat även inom det nya systemet, där själva registreringen får en delvis ny innebörd.

6 §

Ändringen är föranledd av att själva registreringen får en delvis ny innebörd och kompletteras med obligatorisk avställning (se under 1.3 och 2.3).

15 §

Se kommentaren till 1 §.

20 §

Se kommentaren till 6 §.

3 Översiktlig systembeskrivning utarbetad av Statskonsult AB

Allmänt

Den nuvarande registerorganisationen med ett kortregister för varje län kommer att ersättas med ett register som omfattar hela landet. Registret förs med hjälp av modern ADB-teknik och byggs upp som en databank. Som central myndighet för registreringsverksamheten och med ansvar för registrets skötsel kommer trafiksäkerhetsverket att träda in. Länsstyrelserna kommer även i fortsättningen att handha största delen av det direkta registreringsarbetet och kommer således att förse registret med uppgifter. För att detta ska kunna ske smidigt och rationellt förses länsstyrelserna med terminaler som står i direkt kontakt med det centrala bilregistret (CBR) via det allmänna telefonnätet. För länsstyrelserna kommer det nya systemet att medföra att man kan ägna sig åt det egentliga registreringsarbetet och kontakten med allmänheten och slipper ifrån mycket av dagens rutinbetonade skrivarbete.

Den datamaskinella utrustningen

Statskontoret har i samråd med bilregisterutredningen anskaffat en datamaskinanläggning för det centrala bilregistrets behov. Vid upphandlingen har man lagt mycket stor vikt vid anläggningens funktionssäkerhet eftersom så många människor vid länsstyrelserna och annorstädes i sitt arbete är direkt beroende av uppgifter ur registret. Detta har

lett till att all vital utrustning har dubblerats, så att man alltid har en reservenhet att ta till om ett tekniskt fel skulle uppstå. Eftersom maskinen ska vara i drift dygnet runt, främst för polisens behov, är en dubbling nödvändig även för att förebyggande, tekniskt underhåll ska kunna genomföras utan att länsstyrelsernas arbete störs.

Datamaskinanläggningen levereras av Univac Sperry Rand AB. Huvudmaskinen är en Univac 1106 och till den är kopplad en Univac 418 II som sköter all datakommunikation. Genom denna teknik med en speciell kommunikationsdatamaskin som är relativt billig avlastas huvudmaskinen en mängd rutinuppgifter med linjekontroll, kodkonvertering, redigering av data m. m. Den dyrare huvudmaskinen kan således användas för mera avancerade bearbetningar. Huvudmaskinen har ett internt minne om cirka 780 000 tecken.

Registret lagras på trumminnen, Fastrand III. Varje enhet rymmer cirka 200 miljoner tecken. Redan i inledningsskedet krävs fem enheter vilket innebär att registret omfattar ungefär 1 miljard tecken. Eftersom direktminnen är relativt dyra har man varit tvungen att packa informationen hårt dels genom att dela upp registret i ett antal delregister och dels genom att lagra numeriska data i binär form. Genom denna teknik har registret kunnat minskas från 1,7 miljarder tecken till c:a 1 miljard tecken.

Förutom nämnda enheter finns naturligt-

vis datakommunikationsväxlar, magnetbandsstationer, radskrivare, kortläsare och stans.

All utrustning som är kritisk för realtids-systemet är dubblerad så att något längre driftsavbrott inte ska uppstå. Således är både 1106 och 418 dubblerade liksom även databanken.

Detta innebär emellertid inte att reservenheterna kommer att stå överksamma. De kommer att behövas för en mängd andra uppgifter såsom behandling av transaktioner som kommer in i form av magnetband, utskrifter, programtester och inte minst i samband med teknisk service. Vid driftsavbrott kommer emellertid dessa andra uppgifter att snabbt avbrytas för att bereda plats för realtidssystemet. Under uppbyggnadsskedet av CBR kommer en stor del av reservenheternas kapacitet att tagas i anspråk för omlägningsprocedurerna samt sluttester av rutiner som ska tas i bruk först sedan samtliga län har lagts om till det nya systemet.

Datamaskinutrustningen kommer att nyttjas under dygnets alla timmar. Under kontorstid kommer därvid förfrågningar och uppdateringar från länsstyrelserna och andra att dominera. Men även under icke-kontorstid kommer bilregistret att vara verksamt, framförallt för att täcka polisens frågebehov. Maskinkapacitet som inte nyttjas för bilregistrets behov kommer att användas för andra uppgifter varigenom kostnaden för bilregistreringen kan minskas.

Terminaler på länsstyrelserna

Länsstyrelserna, vilka utgör de lokala ändpunkterna på kommunikationsnätet, kommer att utrustas med terminaler. Med terminal avses här en maskin för kommunikation via telenätet med den centralt belägna datamaskinen. För bilregistersystemets del kommer terminalenheterna att bestå av bildskärmar. Till utseendet påminner dessa bildskärmar om vanliga TV-apparater. Till varje skärm finns dessutom ett tangentbord som i princip är ett vanligt skrivmaskin-

tangentbord, kompletterat med ett särskilt siffertangentbord. När man skriver på tangentbordet visas den skrivna texten på bildskärmen tecken för tecken. Även svaret från CBR visas på skärmen.

Leverantör av terminalutrustningen är Stansaab Elektronik AB som kallar sin bildskärm för Alfaskop. Terminalerna kommer att användas både för inmatningen av uppgifter till CBR och för frågeverksamheten. Vid systemomläggningen ska även överföringen av data till det centrala registret ske via bildskärmar.

Antalet bildskärmar per länsstyrelse kommer att variera mellan 2 och 20 beroende på arbetsbelastningen. Då det kommer att finnas ett visst behov av avskrifter utav registerinnehållet för diverse utredningsändamål kommer varje länsstyrelse att utrustas med en fjärrskrivare med beteckningen Teletype 35.

Den arbetsmetodik som skall användas i det framtida systemet kan beskrivas som ett dialogförfarande mellan personalen på länsstyrelserna och den centrala datamaskinen. Dialogförfarandet innebär att operatören initierar en transaktion i det centrala registret. Maskinen svarar med ett urval av relevanta data som finns lagrade i maskinen. Detta svar initierar i sin tur operatören att från uppgiftsunderlaget — exempelvis en ansökningshandling — skriva in uppgifter på skärmen. Dessa uppgifter sänds därefter till maskinen som därvid gör rimlighetskontroller och formella kontroller av det erhållna materialet samt på grundval härav skickar ett svar till bildskärmen. Detta svar är avgörande för huruvida operatören avslutar dialogen eller genomför en felrutin. En mycket väsentlig del av arbetet är den visuella kontroll av data som operatören på länsstyrelsen hela tiden gör och därigenom ständigt kontrollerar de data som finns i maskinen. Dialogförfarandet kan enklast belysas med ett exempel:

Ett fordon har bytt ägare. Till bilregistret inkommer en av köparen och säljaren gemensamt undertecknad handling där alla för bilregistret nödvändiga uppgifter framgår.

Köparen måste normalt också inkomma med ett försäkringsbevis. Operatören kontrollerar uppgifterna och — om de befinnes riktiga — skriver transaktionskoden för ägarbyte. Övriga uppgifter som "matas in" blir registreringsnummer, köparens personnummer, försäkringsbolag och datum.

När uppgifterna matats in kommer den centrala maskinen att sända ett svar till bildskärmen. Detta svar innehåller uppgifter — tidigare lagrade i databanken — som gör det möjligt för operatören att kontrollera att han till datamaskinen matat in korrekta uppgifter. Dessa uppgifter är fordonsbenämning, köparens namn och adress samt eventuella speciella förhållanden som kan föreligga t.ex. körförbud. Kontrollen avslutas med att operatören ger en klarsignal om han ej upptäckt några skiljaktigheter. I det senare fallet genomförs en korrigeringsrutin.

Exempel på frågeverksamhet: En person ringer till länsstyrelsens bilregister och önskar upplysningar om ett visst fordon. Operatören på bilregistret som tar emot samtalet har sin bildskärm på bordet framför sig. Den frågande önskar veta namn och adress på den person som äger en bil med ett visst registreringsnummer. På terminalen skriver operatören då transaktionskoden för denna fråga samt därefter fordonets registreringsnummer. Efter någon eller några sekunder — sällan mer än 3 — erhålles begärda uppgifter. Samtidigt lämnas även speciella informationer som t.ex. att fordonet är oskattat eller oförsäkrat. När operatören givit frågaren det önskade svaret trycker han in en ny tangent varvid texten på bildskärmen försvinner. Terminalen är sedan fri att användas för nästa transaktion.

Eftersom frågeverksamheten är ojämnt fördelad över dagen kommer operatören att omväxlande få besvara frågor och utföra uppdateringen av registret. När frågevolymen minskar övergår operatören direkt till uppdatering och när frågetrafiken ökar får flera operatörer syssla med frågor. Denna teknik medför två stora fördelar — dels utnyttjas terminaler och personal effektivt och dels blir arbetet mer omväxlande genom att varje

operatör dagligen får syssla med många olika typer av arbetsuppgifter.

För att hindra ett otillbörligt utnyttjande av bildskärmarna och registerinformationen kommer varje operatör att utrustas med en magnetisk "penna" som i kodform talar om dennes identitet för terminalen. Pennan måste placeras i en avläsningsenhet för att terminalen ska kunna fås att fungera. Operatörens kod sänds sedan automatiskt med varje meddelande som går från terminalen till datamaskinen. I maskinen finns en tabell som visar vilken behörighet varje operatör har. Om operatören inte är behörig att utföra en viss transaktion avvisar datamaskinen obönhörligt alla försök därtill. Systemet medför också att man får en automatisk kontroll och registrering av vilken operatör som utfört en viss transaktion.

Erfarenhet av den typ av bildskärmsanvändning som ovan skisserats är begränsad. Det har därför varit av stort intresse att genom försöksverksamhet få fram underlag för en bedömning av den snabbhet, säkerhet, arbetsvänlighet etc. som är förknippade med detta arbetsredskap.

Nedan — under rubriken "Försöksverksamhet med bildskärmar" — redovisas två försök som genomförts främst i syfte att bedöma riktigheten av vissa tidsberäkningar som gjorts rörande omlägningsarbetet.

CBR:s samarbete med övriga myndigheter

På samma sätt som arbetet på länsstyrelserna radikalt kommer att förändras efter omläggningen kommer det samarbete som CBR får med andra myndigheter samt med privata institutioner och företag att starkt präglas av den nya tekniken.

Polisen kommer till en början främst att stå i förbindelse med CBR genom sitt telexnät men senare troligtvis även genom bildskärmar. Från registret kan man lätt få uppgifter om enskilda fordon och fordonsägare. Dessa uppgifter behövs både vid trafikövervakningsverksamhet och vid utredningsverksamhet.

En intressant fråga i sammanhanget rör de möjligheter att underlätta polisens arbete som CBR kan erbjuda. Dessa möjligheter ligger främst i att polisen snabbt kan få nästan all behövlig information om alla fordon. En patrull i en polisbil kan t.ex. per radio ställa en fråga till sin sambandscentral beträffande ett misstänkt fordon. Via en bildskärm på centralen kan personalen där genast få de önskade uppgifterna. Dessa återsändes sedan direkt via radio till radiopatrullen.

En annan möjlighet ligger i att utnyttja CBR vid s.k. speciella trafikkontroller, dvs. kontroller där man endast är intresserad av speciella omständigheter till skillnad från allmänna trafikkontroller. En dylik kontroll kan organiseras så att en polispatrull via radio till sambandscentralen rapporterar trafikflödet vid ett visst vägvagnsnitt. På sambandscentralen skriver man på bildskärmsterminalerna in de rapporterade registreringsnumren. I datamaskinen undersöks om alla skyldigheter — skatt, försäkring, besiktning etc. — är fullgjorda för de rapporterade fordonen. De fordon som i registret har en notering om någon icke fullgjord skyldighet rapporteras tillbaka till sambandscentralen. Denna information sänds per radio till en polispatrull som befinner sig längre fram på det aktuella vägvagnsnittet och som då kan stoppa fordonet. Passerande fordon som inte föranleder ingrepp besvärar således ej. I framtiden kan man även tänka sig att polisens radiobilar utrustas med någon form av mobila terminaler så att man direkt från polisbilen kan få kontakt med bilregistret utan några mellanled.

Ytterligare ett exempel på lättnader i polisens arbete genom det centrala registret bör nämnas. Vid polisanmälan beträffande ett stulet fordon behöver endast de specifika stölddata angivas; vem anmäler? var och när stulet? Kompletterande fordons- och ägar-data återfinns i CBR och hämtas lätt därifrån.

Postverket kommer att i än högre grad än för närvarande vara förmedlande länk mellan registret och fordonsägarna. Ett exempel är

distributionen av registreringsskyltarna. I framtiden kommer dessa att tillverkas i samband med registreringen och därefter direkt skickas till fordonsägaren. Anmodan om kontrollbesiktning samt ett flertal andra påminnelser och meddelanden kommer också att distribueras per post från CBR till fordonsägarna.

Kontrollmärket skickas till fordonsägarna som maskinellt framställt postförskott. Lösenbeloppet utgör fordonsskatten. Inbetalningskortet läses optiskt av postgirot och redovisningen till CBR sker genom magnetband. Posten kommer alltså att i huvudsak svara för skatteuppbörden i det nya systemet.

AB Svensk Bilprovning kommer att meddela utfallet av alla kontrollbesiktningar till CBR där uppgifterna registreras. Som rapportblankett används i regel den anmodan om kontrollbesiktning varmed CBR aviserat fordonsägaren före varje inställelsetermin. Denna blankett avses att läsas optiskt. Dessutom ska man liksom nu naturligtvis svara för registreringsbesiktningar m.m.

En från trafiksäkerhetssynpunkt viktig användning av systemet ska här beröras. Om bilprovningen eller någon generalagent får vetskap om att en viss bilmodell, serie eller delserie av en bilmodell är behäftad med brister i ett visst avseende, kan man genom att söka i CBR sortera fram aktuella namn- och adressuppgifter för ägarna till samtliga dessa fordon. Sökbegrepp kan vara chassinummer eller del av chassinummer, modellkod m. m.

Kronofogdemyndigheterna kan från CBR per magnetband få uppgift om vilka fordonsägare som restförts. Redovisningen i andra riktningen kan också ske medelst magnetband. Detta medför en starkt förenklad behandling jämfört med nuläget där man måste skriva ut individuella indrivningshandlingar.

Försvars- och beredskapsplanerande myndigheter kommer att kunna få sin information från CBR både via bildskärmar, magnetband och listor. Man kommer att få helt nya möjligheter att hålla sitt fordonbestånd aktuellt och systemet ger stora möjligheter till snabba förändringar. Utredningsarbete pågår för att ta till vara dessa fördelar.

Folkbokföringsmyndigheterna får från CBR uppgift om nya bilägare och skickar sedan automatiskt uppgifter om namn- och adressändringar etc. till CBR.

Statistiska centralbyrån förutses för sin bilstatistik få allt underlag från CBR i bearbetat skick.

Det nya registret ger mycket goda möjligheter till fordonsstatistik och integrering med annan statistik. Fordonsstatistiken kan göras mer detaljerad dels genom att fler uppgifter tas in i det maskinella registret och dels genom att kodifiering och systematisering kommer att drivas mycket längre än i det nuvarande systemet. Andra typer av statistik kan produceras ur det nya registret genom förekomst av personnummer, församlingskod och postnummer. Personnumret gör det möjligt att sammanställa fordonsstatistik med persondata av olika slag ur andra register. Församlingskod och postnummer gör det möjligt att få en noggrann fördelning av fordonsparken på olika regioner etc.

Försäkringsbolagen får av CBR via magnetband eller annat medium uppgift om nya försäkringar och tilldelade registreringsnummer. Försäkringsbolagen anmäler i sin tur till CBR vilka försäkringar som upphört och orsaken härtill. Därtill finns möjlighet för bolagen att på vissa villkor ansluta egna terminaler främst för frågeverksamhet.

Bilhandelns organisationer

AB Bilstatistik svarar idag för all nyregistreringsstatistik. Man kommer även i fortsättningen att ha intresse för dessa uppgifter.

Bl.a. i syfte att hushålla med direktminnesutrymme kommer man även i framtiden att modellkoda i stort sett alla nya fordon. Denna uppgift kommer att skötas i intimt

samarbete mellan CBR och AB Bilstatistik.

I den bilagda skissen "Centrala Bilregistret – en systemöversikt" illustreras sambandet mellan CBR och fordonsägare, myndigheter, försäkringsbolag, allmänhet m.fl. Där förtecknas även vissa av de mest frekventa dokument som kommer att cirkulera i systemet liksom vissa av de media som kommer att användas vid informationsöverföringen mellan CBR och dess informationsavnämare.

Transaktionsvolym

BRU har utfört transaktionsvolymberäkningar samt prognoser över den tänkbara volymutvecklingen. Beräkningarna visar att länsstyrelserna under första året kommer att få behandla ungefär 2,7 milj. ansökningar resp. anmälningar från fordonsägare, myndigheter m.fl. Dessutom räknar man med att länsstyrelserna kommer att besvara cirka 6 milj. frågor.

Centralt kommer CBR att också emottaga ca 3 milj. handlingar för optisk läsning samt mellan 4 och 5 milj. transaktioner via magnetband. Totalt berörs registret av cirka 11 milj. transaktioner om året vilka på ett eller annat sätt förändrar registerinnehållet. Därtill kommer cirka 6 milj. frågor. Dessa volymer förväntas komma att stadigt öka. Man räknar med en ökningstakt av ca 10 % per år vilket delvis beror på fordonsparkens tillväxt.

Det största antalet transaktioner på länsstyrelserna hänger samman med frågeverksamheten. För att förenkla denna har man sökt skapa en standardfråga, som ska täcka in de vanligaste frågebehoven. Dess konstruktion måste bli en kompromiss mellan antalet uppgifter som vore önskvärda och det antal som med hänsyn till kostnaderna i maskintid och linjebelastning inte är tillräckligt frekventa. Av de cirka 6 milj. frågor som man räknar med per år torde ca 75 % täckas av standardfrågan. För mera speciella frågebehov finns ett tjugotal andra frågetyper att välja på. Dessa frågor ger detaljerad information beträffande t. ex. tekniska data om ett

fordon eller tidigare ägares namn och adress.

När CBR kommit igång räknar man med följande transaktionsmängder.

Transaktioner för inmatning via bildskärm

<i>Transaktionsbenämning</i>	<i>Ungefärligt antal per år</i>
Nyregistrering	340 000
Ägarbyte	1 340 000
Definitiv avregistrering	220 000
Avställning	100 000
Avställning upphör	40 000
Anmälan om körförbud	20 000
Anmälan om ombesiktning	20 000
Notering om föreläggande av kontrollbesiktning	50 000
Notering om ny försäkring	200 000
Ansökan om dubbletthandlingar som skrivs ut av CBR och skickas per post	110 000
Mindre frekventa uppdateringar	250 000
Uppdateringar totalt	2 690 000
Telefonförfrågningar	6 000 000
Per arbetsdag innebär detta ungefär 13 000 uppdateringar och 25 000 frågor.	

Transaktioner som inläses via annat medium än bildskärmar

<i>Transaktionsbenämning</i>	<i>Ungefärligt antal poster per år</i>
<i>Magnetband</i>	
Skatteredovisning från posten	3 500 000
Notering angående försäkring	1 500 000
Uppdatering av Rikspolisstyrelsens band beträffande parkeringsböter	1 000 000
Namn- och adressändringsuppgifter från Riksskatteverket	500 000
<i>Optisk läsning</i>	
Notering om kontrollbesiktning	3 000 000

Blanketter

De blanketter som idag används i bilregistreringsarbetet är avpassade för manuella rutiner. Det är därför nödvändigt att ändra deras utformning så att de passar för inmatning i maskinella rutiner. Rationellt utformade blanketter bidrar väsentligt till en snabb och smidig arbetsgång. Därtill kommer att nya rutiner ställer krav på nya blanketter eller ändrad användning av befintliga blanketter.

De viktigaste blanketterna i det nya systemet är ansökan om registrering, besiktningssinstrument, registreringsbevis, försäkringsbevis, anmodan om kontrollbesiktning samt ett antal blanketter för påminnelser. Förslag till dessa blanketter finns i under-

bilaga. Här skall redogöras något för hur dessa blanketter avses användas i det nya systemet.

Ansökan om registrering används vid registrering av fordon. Till skillnad från den blankett som används idag kan blanketten även användas som typintyg. Den enda tekniska information om ett typbesiktigat fordon som CBR behöver är uppgift om modellkod samt eventuell specialutrustning. Med ledning av denna kan man sedan via maskinellt lagrade "kataloger" få fram alla nödvändiga tekniska data.

När blanketten även används som typintyg ska modellkoden vara ifylld och intygad av den som har tillstånd att utfärda typintyg. Samma förfarande kan användas vid registreringsbesiktning om det visar sig att fordonet till alla delar överensstämmer med en modellkod. Bilprovningen fyller i detta läge i modellkoden och signerar. Alternativt används besiktningssinstrumentet. På blanketten finns även plats att anmäla avställning.

Besiktningssinstrumentet ersätter nuvarande besiktningssinstrument. Instrumentet innehåller endast tekniska grunddata vilka i princip svarar mot de data som lagras i CBR. Det innebär att sådana uppgifter som inte lagras utan kan beräknas inte längre behöver anges av bilprovningen. Det finns dock möjlighet att ange fler uppgifter än som lagras i registret. Dessa kan då vid behov återfinnas i mikrofilmarkivet. Instrumentet behöver endast utfärdas i ett exemplar.

Registreringsbeviset består av en rapportdel och en fordonsdel. Rapportdelen används för vissa rapporteringar till registret t. ex. ägarbyte, avställning, avställning upphör och avregistrering. Fordonsdelen innehåller tekniska data om fordonet och ersätter det besiktningssinstrument som fordonsägaren idag har. Beviset utfärdas första gången vid registrering och sedan bl. a. varje gång som någon av nyssnämnda anmälningar gjorts till registret. Därigenom utgör beviset en kvittens på att CBR mottagit och noterat anmälan. Registreringsbeviset styrker även i viss mån äganderätten till fordonet vilket det nuvarande besiktningssinstrumentet inte gör.

För att man ska kunna identifiera beviset som det sist utfärdade och således det som gäller förses bevisen med löpande nummer som kan kontrolleras i registret.

Försäkringsbeviset har samma funktion som i det nuvarande systemet. Förslaget till nytt bevis har utarbetats av en samarbetsgrupp mellan Trafikförsäkringsföreningen och BRU. Från blanketteknisk synpunkt kan nämnas att beviset endast behöver lämnas i ett exemplar och att några särskilda krav på papperskvalitet inte längre behöver ställas. För att underlätta försäkringsbolagens rutiner kan man även tillåta en viss frihet i utformningen av blanketten. Detta får dock avgöras från fall till fall. Det nuvarande försäkringsbevisnumret har ingen funktion i CBR men kommer att finnas kvar och rapporteras vidare till försäkringsbolaget.

Anmodan om kontrollbesiktning är en blankett som sänds till alla fordonsägare vid besiktningstermins ingång. Blanketten ska medföras vid inställelsen till besiktning och lämnas till besiktningsman. Denne rapporterar utfallet av besiktningen genom att kryssa i en av fyra rutor och sänder in blanketten till registret. Blanketten är utformad för optisk läsning. Förutom besiktningsutfallet finns även plats att anmäla om fordonet inte överensstämmer med de data som finns i CBR. Som exempel kan nämnas färgändring. Eftersom ett stort antal besiktningar resulterar i körförbud eller föreläggande skrivs blanketten ut i två exemplar som båda tillställs fordonsägaren. Om den första besiktningen inte medför ett godkännande medtager fordonsägaren vid nästa inställelse kopian. Om inte heller denna besiktning medför ett godkännande utan fordonet måste inställas en tredje gång får besiktningsmannen använda en liknande blankett som fylls i för hand men som då inte blir optiskt läsbar.

Blanketter för påminnelser av olika slag samt för bekräftelser av anmälningar har ett standardiserat utseende. Fordonsägarens namn och adress samt fordonets registreringsnummer och benämning är allt som skrivs av datamaskinen. Resten av texten är

förtryckt. Sådana blanketter finns för påminnelse om upphörd försäkring, meddelande om körförbud och föreläggande om besiktning, meddelande till säljare av fordon, meddelande om avregistrering m. m.

Beskrivning av databanken m. m.

Förutom den ovan nämnda standardfrågan kan man från CBR få svar på en mängd mer eller mindre speciella frågeställningar. Detta hänger samman med att man vid databankens uppbyggnad haft som målsättning att "skapa många ingångar" i registret. Här skall ges en beskrivning av hur man har tänkt sig uppbyggnaden av CBR. Med huvudbegrepp avses den identifikationsbeteckning som är gemensam för de olika posterna i ett register.

Registret har delats i två delar där den ena delen innehåller alla fordonsdata och den andra delen persondata. Vardera delen består av ett huvudregister, fordonsregistret respektive ägarregistret. Till detta är sedan knutet ett antal hjälpregister. Se skissen "Centrala bilregistrets databank (logiska enheter)."

Till fordonsregistret hör:

- Översättningsregistret, huvudbegrepp gammalt registreringsnummer.
- Register för tekniska data, huvudbegrepp modellkod alternativt registreringsnummer.
- Samhörighetsregistret, huvudbegrepp registreringsnummer.
- Chassinummerregistret, huvudbegrepp modellkod, chassinummer.
- Bevakningsregistret, huvudbegrepp registreringsnummer.

Ägarregistrets hjälpregister är:

- Referensregistret, huvudbegrepp personnummer.
- Kommunregistret, huvudbegrepp församlingskod.
- Postanstaltsregistret, huvudbegrepp postnummer.

- Ägarregistret – tillägg, huvudbegrepp personnummer.

Genom att dela upp registret på detta sätt kan man samla gemensamma uppgifter i ett särskilt register och därigenom spara väsentligt utrymme. Ytterligare en anledning är den möjlighet till snabb utsökning av intressanta uppgifter liksom möjlighet till effektiv bevakning av olika saker som en sådan uppdelning ger.

Registerbeskrivning – fordonsdata

Fordonsregistret är huvudregister för fordonsdata. Det innehåller uppgifter som är specifika för varje fordon samt en rad signalpositioner som talar om att ytterligare uppgifter finns att hämta i olika hjälpregister samt i vissa fall även vad för slags uppgifter som finns. I fordonsregistret lagras även nuvarande, föregående och nästföregående ägares personnummer.

Fordonstekniska data är sammanförda i *registret för tekniska data*. I princip ska varje fordon ha en modellkod som utgör ingång till tekniska data. För fordon, som är unika eller inte har kunnat modellkodas, lagras tekniska data i stället specifikt för varje sådant fordon.

För att kunna bevaka sambandet mellan dragande fordon och släpfordon finns ett speciellt samhörighetsregister för släpvagnar som är underkastade kopplingsbesiktningsplikt. Det utvisar för ett givet släp vilka dragfordon som får dra detsamma samt för ett givet dragfordon vilka släp detta får dra.

Bevakningsregistret är som namnet antyder ett register speciellt avsett för bevakningsuppgifter. Där lagras uppgift om datum för förseelse, vilken myndighet som rapporterat fordonet samt vilka åtgärder som vidtagits av CBR. Genom att registret endast innehåller aktuella uppgifter är det tämligen litet varför bevakning utan svårighet kan genomföras på daglig basis.

Övergångsvis finns ett *översättningsregister* som knyter ihop "gamla" registreringsnummer med registreringsbeteckningarna som ska användas efter omläggningen.

Chassinummerregistret är ett specialregister som möjliggör sökning efter fordon vars registreringsnummer man inte känner. Sökvariabler kan vara chassinummer, färg, bilmärke, årsmodell etc. Som resultat av en sökning erhålls ett eller flera registreringsnummer med hjälp av vilka man sedan kan återfinna posten i fordonsregistret. Fordon som skrotas sparas i detta register under ett antal år för att möjliggöra identifiering av t.ex. skrotbilar. Genom den uppläggning registret har är det synnerligen användbart för fordonsstatistik, eftersom posterna är sorterade på bilmärke och modell.

Registerbeskrivning – ägardata

I ägarregistret lagras huvuddelen av ägaruppgifterna såsom personnummer, namn, adress, postnummer och församlingskod. Dessutom lagras fordonsregistrets adress till personens första och andra fordon. Här finns också signalpositioner som talar om ifall uppgifter finns i trailerregistret.

Om personen äger fler än två fordon, lagras dessa registreringsnummer i ägarregistret – tillägg. Detta register gör det även lätt att i framtiden få in andra uppgifter om personer än de som nu föreslås.

För att minska direktminnesbehovet lagras inte adresspostanstalten för varje person i ägarregistret. Genom postnumret kan man entydigt bestämma adresspostanstalten. I *postanstaltsregistret* finns postnummer och motsvarande adresspostanstalt.

För att kunna översätta församlingskoden finns *kommunregistret*. Det innehåller namnet på län, kommun och församling för varje församlingskod. Koden är sexställig med två positioner för län, två för kommun inom län och två för församling inom kommun och är densamma som används inom folkbokföringen.

Åtkomstmöjligheter

Som förut nämnts har en utgångspunkt för systemkonstruktion varit att det skulle finnas många ingångsmöjligheter i registret.

Direkta ingångar finns på:

- Personnummer varvid persondata samt uppgift om en persons samtliga fordon tas fram.
- Gammalt registreringsnummer varvid det nya registreringsnumret erhålls.
- Modellkod varvid samtliga tekniska uppgifter för en viss modellkod är tillgängliga.
- Bilmärke och chassinummer varvid registreringsnumret för fordonet erhålls.

För mera speciella behov kan åtkomst ske indirekt. Det blir då fråga om mera omfattande bearbetningar som således kan ta längre tid att besvara. Exempel på sådana är sökning i chassiregistret. Där ska det vara möjligt att söka på bilmärke, bilmodell, färg, chassinummerserie och delar av registreringsnummer. En kombination av dessa begrepp är också möjlig att söka på. Naturligtvis kan en sökning av detta slag lätt leda till ett omfattande svar, exempelvis om man begär alla blå Volkswagen. En möjlighet är då att kombinera detta med uppgift om hemort (församlingskoden) som finns i ägarregistret varigenom svaret kan begränsas.

Ytterligare uppgifter som kan vara av intresse är exempelvis sambandet mellan släp och dragfordon. Detta erhålls ur det speciella samhörighetsregistret.

Registret är så upplagt att alla frågor som ställs med direkt ingång i registret, dvs. när identitetsuppgiften är känd, kan erhållas från registret på cirka tre sekunder om frågan ställs från en bildskärmsterminal. För frågor med indirekt ingång blir tiden beroende på storleken av det svar som erhålls och hur många kombinationer mellan register man vill göra.

Arkivrutiner

En central lösning av bilregisterrutinerna förutsätter en central arkivering av registreringshandlingarna. Detta beror bl.a. på att registreringsnumren i det föreslagna systemet inte kommer att vara länsanknutna samt att fordonsägarna äger frihet att anlita valfri länsstyrelse i registreringsärenden. Vid lokal

arkivering skulle således handlingarna för ett visst fordon kunna komma att förvaras på ett flertal platser.

Med utgångspunkt från nu gällande bestämmelser om arkivering av handlingar i tio år, skulle totalvolymen av ett centralt arkiv komma att utgöra minst 35 milj. blanketter. Att arkivera en sådan volym med tillämpning av gängse metoder i form av hängmappar och dokumentskåp är kostsamt både i fråga om hantering och utrymmeskrav.

Dessa kostnader kan i hög grad minskas om man i arkiveringsarbetet använder sig av mikrofilmteknik. Tekniken innebär i korthet att man fotograferar de dokument som skall arkiveras, samt sparar resultatet i form av filmer i små kassetter. Dessa förvaras i brandsäkra skåp med elektronisk-mekaniska frammatningsanordningar. Operatören kan nå samtliga kassetter utan att behöva förflytta sig.

En vanlig kassetstorlek är 10 x 10 x 2,5 cm. Denna typ rymmer c:a 3 000 bilder eller mer beroende på arkivdokumentens storlek. Bilregistrets dagliga volym om 15–20 000 dokument skulle således rymmas i 5–7 kassetter. Det totala arkivet för en 10-årsperiod skulle enligt en preliminär beräkning kunna omfatta cirka 10–12 000 kassetter.

I samband med fotograferingen av varje enskild handling trycks på densamma ett identifikationsnummer — det s. k. pagineringsnumret. Detta nummer refererar till filmrutan i den kasset där handlingen finns reproducerad. Utifrån detta begrepp kan operatören med hjälp av den automatiska frammatningen snabbt komma i besittning av en önskad kopia.

En förutsättning för att arkiveringsmetoden skall fungera är sålunda att man på ett enkelt sätt kan ta reda på vilket pagineringsnummer en viss handling har givits. Detta löses enklast genom att man datamaskinellt för ett register över alla arkiverade handlingar i registreringsnummerordning. Registret har kallats arkivregistret.

Det är just denna möjlighet — att låta datamaskinen hålla reda på var i ett mycket stort register som en viss handling finns

fotograferad — som konstituerar den ena av de två huvudfaktorer vilka utgör grunden för mikrofilmarkiveringens ekonomi. Den innebär ju att man ej — som tidigare — behöver förvara själva dokumenten i registreringsnummerordning. Dokumenten — eller snarare deras filmreproduktioner — kan istället förvaras i den ordning de inkommer till arkivet. För att hålla reda på handlingarna i arkivet är det tillräckligt att man i maskinen lagrat en uppgift om i vilken kassett och var inom kassetten en viss handling finns reproducerad. I den mån handlingars identifikationsbegrepp kan matas in i datamaskinen genom optisk läsning blir anspråken på manuellt rutinarbete i arkiveringssammanhang mycket blygsamma. Den andra faktorn som utgör grunden för mikrofilmarkiveringens ekonomi är naturligtvis de ringa kraven på lokal- och skåputrymme.

En uppdatering av arkivregistret tillgår så att den inkommande handlingen påtrycks sitt pagineringsnummer, eller med ett annat namn referensnumret, och fotograferas. Rullen framkallas och lagras i det tidigare berörda förvaringsskåpet. Referensnumret sorteras av datamaskinen i arkivregistret.

Om någon i ett senare skede önskar se arkivkopian, matas fordonets registreringsnummer samt uppgift om typ av handling in i datamaskinen. Denna svarar sedan med det referensnummer som beskriver var i arkivet handlingen finns fotograferad. Med hjälp av frammatningsmekanismen tas sedan den rätta kassetten fram. Den isättes därefter i en läs- och kopieringsapparat där den aktuella filmrutan automatiskt frammatas med ledning av den på tangentbordet inställda referensen samt visas på en skärm. Apparatens åstadkommer också önskat antal kopior.

Rutinbeskrivning

Från länsstyrelserna inkommer dagligen de dokument som legat till grund för bilregisterdetaljernas uppdateringar av det centrala bilregistret. Vissa av dessa handlingar — bl. a. transaktioner som noterats på registreringsin-

tygets rapportdel — är optiskt läsbara. Fordonets registreringsnummer och det vid filmningen påtryckta pagineringsnumret läses sålunda optiskt i maskinen. Denna information sorteras och sammanställs i registreringsnummerordning av maskinen på ett magnetband.

De handlingar som ej kan läsas optiskt, måste efter mikrofilmningen genomgå en manuell registreringsprocedur för inmatning av registreringsnummer och pagineringsnummer. Detta kan lämpligen ske via en bildskärms tangentbord. Om maskinen ges ett startvärde för pagineringsnumret, kan den själv konsekutivt sätta ett nummer för varje inmatat registreringsnummer. För att inte komma i otakt med datamaskinen matar operatrisen med lämpliga intervaller, förutom registreringsnumret, även in det påtryckta pagineringsnumret.

Information från den optiska och manuella inmatningen av registrerings- och pagineringsnummer används därefter för uppdatering av arkivregistret.

Arkivregistret lagras på magnetband i registreringsnummerordning. Varje post på bandet består av en huvudpost och en eller flera delposter. Huvudposten består av fordonets registreringsnummer. För varje blankett som uppdaterat registret genereras en delpost som består av:

- Sista siffran i året
- Dagnummer
- Typ av handling (= transaktionstyp)
- Kassettnummer
- Löpnummer inom kassett

Kopiering av arkivhandlingar

Beställning av arkivkopior sker per telefon eller brev, antingen från regional myndighet eller direkt från CBR. I båda fallen vidarebefordras beställningen via skärm till den centrala datamaskinen. Namn och adress på beställaren uppgives liksom övriga data, såsom antalet kopior, tidsperiod för den sökta handlingens utfärdande etc. Vid dagens slut framtages, i samband med att

arkivregistret uppdateras, en plockningslista, upptagande registreringsnummer, kassett-nummer, löpnummer (plats på rullen), antal kopior samt beställarens namn och adress. Med ledning av plockningslistan framtages berörda kassetter. Handlingarna distribueras i fönsterkuvert direkt till beställaren, varvid plockningslistans adressdel kan läsas genom kuvertets fönster.

Säkerhetsaspekter

I samband med uppdateringen av arkivregistret jämföres transaktionerna som föranlett uppdatering av CBR med arkivtransaktionerna. Därvid upptäcks om det finns transaktioner som saknar dokument och som således kan misstänkas vara falska samt om det finns dokument som saknar motsvarande uppdateringstransaktion.

De fel som upptäcks föranleder utredning och rättelse. Genom denna relativt enkla metod skapas vissa garantier för att falska transaktioner upptäcks och att inga transaktioner arkiveras utan att verkligen ha tillförts systemet.

Utvecklingsmöjligheter

Tekniska möjligheter finns att över telefonnätet skicka kopior av handlingar med hjälp av telefaksimilutrustning. För CBR innebär detta att man skulle kunna tillgodose länsstyrelsernas, polisens och domstolars omedelbara behov av arkiverade "originalhandlingar". Kostnaden för apparater av denna typ är för närvarande i storleksordningen 5 000 kr./st.

Försöksverksamhet med bildskärmar

Bakgrund

Ovan har terminalhanteringen schematiskt beskrivits.

Det konstaterades att erfarenheter av denna typ av användning av bildskärmar är begränsad i vårt land. Av detta skäl har det varit ett naturligt intresse för utredningen att genom försöksverksamhet skapa underlag för

en bedömning av den snabbhet, säkerhet, arbetsvänlighet, etc. som är förknippad med detta arbetshjälpmedel.

Vissa försök med skärmar har gjorts i syfte att belysa de aktuella frågeställningarna. Det måste dock starkt betonas att försöken inte varit tillräckligt omfattande för att resultaten skall kunna tillåta några större generaliseringar.

Beskrivning av försöket

Rutinerna i det framtida systemet kommer i hög grad att vara uppbyggda som dialogförfaranden mellan bildskärmsoperatörerna och den centrala datamaskinen. Som ovan beskrivits innebär detta att en operatör på tangentbordet slår in en transaktionskod och ett registreringsnummer. Därvid svarar maskinen med ett urval av data om fordonet som redan finns lagrade i maskinen. Dessa data skall kontrolleras mot det underlag som ligger till grund för transaktionen. Om överensstämmelse råder skall operatören därefter mata in ev. ytterligare nytillkommande uppgifter. Metoden medger att man slipper mata in uppgifter som redan finns lagrade i CBR. Därigenom minimerar man antalet inslagna tecken och minskar kraftigt möjligheterna till fel.

Vad som programmerats upp för försöksverksamheten var i stort sett den rutin som skall användas vid omläggningen. De operatörer som arbetade vid proven var tidigare anställda vid bilregistret och således väl förtrogna med det delvis mycket svåra materialet. Vid försökens genomförande lades ett testregister upp på skivminne. Underlaget var c:a 1 200 registerkort från A-bilregistret. Dessa användes sedan vid inmatningen via bildskärmen. Operatörens första uppgift var att slå in ett registreringsnummer. Därvid svarade maskinen med att på bildskärmen presentera fordonets registreringsnummer, fordonsslag, fabrikat, årsmodell, tjänstevikt samt ägarens namn. Dessa data kontrollerades därefter mot uppgifterna på fordonets registerkort. Vid överensstämmelse matade operatören in ett antal av de på

korten resterande uppgifterna. När denna inmatning var klar sändes uppgifterna i väg till maskinen för rimlighets- och riktighetskontroll. Vid orimligheter och fel fick operatören på bildskärmen tillbaka såväl ett felmeddelande som de uppgifter som maskinen tidigare skrivit ut. Om de mottagna uppgifterna däremot accepterades meddelade maskinen att den var klar för nästa transaktion.

De fordonsdata som visades på skärmen resp. matades in varierade i antal och typ mellan fordonen beroende på fordonsslag samt huruvida det aktuella fordonet var modellkodat eller ej.

Den visuella kontroll som ingick i rutinen var väsentlig. Vid omläggningen kommer data att samlas in från ett flertal håll. Dessa uppgifter är av varierande kvalitet och måste noggrant kontrolleras mot registerkorten innan de kan matas in i registret.

De bägge försöksomgångarna skiljde sig i ett avseende väsentligt från varandra. Vid det första försöket användes vad som skulle kunna kallas "formulärinmatning" medan man vid det andra försöket använde sig av "datastränginmatning".

Formulärinmatningen tillgick så att operatören läste uppgifterna från uppgiftsunderlaget och direkt skrev in dem på skärmen som försetts med ledtext och tabulatorlägen.

Stränginmatningen tillgick istället så att operatören läste uppgifterna från underlaget och skrev in dem i en lång rad med skiljetecken mellan olika fält. Någon speciell uppställning användes alltså inte.

Gentemot formulärinmatning har stränginmatningen visat sig vara en överlägsen metod. Stränginmatning tar kortare tid genom att operatören inte behöver lyfta blicken från uppgiftsunderlaget för att med radframmatningar och tabulatorhantering placera de inmatade uppgifterna på rätt rad.

Speciella omständigheter

- De båda undersökningsomgångarna genomfördes vid två skilda tillfällen under cirka 3 dagar vardera. Under en så kort

tid kan man förmoda att full inlärnings- och träningsseffekt inte kan uppnås.

- Vid formulärinmatningen användes en skärmlayout som inte var operatörsvänlig. Bl.a. var operatören tvungen att fylla ut numeriska fält med nollor. Även i de fall data helt saknades slogs nollor in.
- Den information som matades in var till 98 % numerisk. Trots detta användes ett skrivmaskintangentbord av normaltyp med siffrorna i raden högst upp. I de skärmar som anskaffas för bilregistren ingår ett numeriskt tiotangentbord. Man torde därför kunna räkna med att de hastigheter som nåtts kommer att överträffas.
- Den bildskärm som användes vid försöket med stränginmatning var mindre lämplig för ändamålet. Suddighet och flimmer gjorde den synnerligen svåräst.
- Operatörerna upplevde störande moment i arbetet; åskådare i form av försöksledning samt – i en försöksomgång – ljuden från en utanför arbetsrummet belägen byggnadsplats.

Resultat och slutsatser

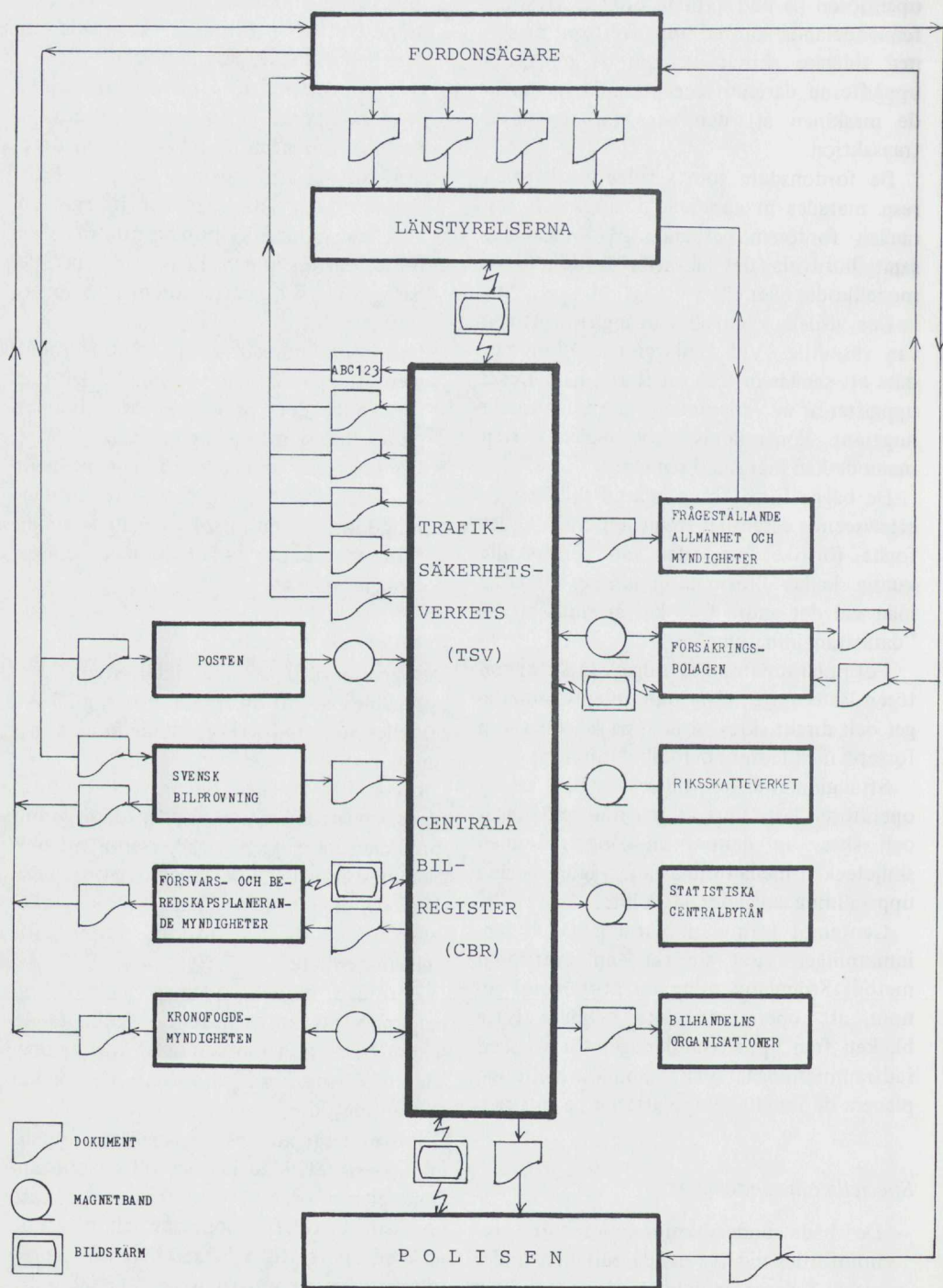
Den genomsnittliga inmatningshastighet som uppnåddes var att en transaktion tog 35–40 sek eller att 90–100 kort kunde inmatas per timme.

Ett av huvudskälen till provets genomförande var att mäta tidsåtgången. Som grund för dimensioneringen av resurserna vid omlägningsrutinen hade tidigare gjorts vissa tidsberäkningar med hjälp av en enkel "skrivbordstest" och utifrån normer för stansningsarbete.

För den aktuella rutinen hade därvid beräknats att en transaktion skulle ta 45 sekunder. Siffran motsvarar 80 kort/timme. Vidare förutsattes åtminstone en veckas upplärningstid.

Provet visar att dessa hastigheter uppnås utan svårighet. Med hänsyn till de omständigheter som ovan påtalats torde det ej vara oralistiskt att efter noggrann inlärn timeräkna med en verklig arbetstakt av 120 kort i timmen, dvs. en inmatning var 30:e sekund.

CENTRALA BILREGISTRET - SYSTEMÖVERSIKT



BLANKETTFLÖDE

Rutiner:

Ägarbyte
Avställning
Avställning
upphör
Avregistrering

Nyregistrering
Ägarbyte
Byte av försäkringsbolag

Nyregistrering

Nyregistrering
Ombesiktning

Besiktning
Körförbud

Antalsuppgifter
i 1000:tal

Dokument:

Registre-
ringsbevis:
Rapportdel

1700

Försäkrings
bevis

1900

Ansökan om
registre-
ring

340

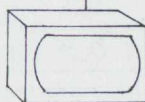
Besiktning-
instrument

360

Diverse
anmälning-
ar

100

Via bildskärm:



Via magnetband från:

Förs
av-
anm.

Försäkringsbolagen
1500

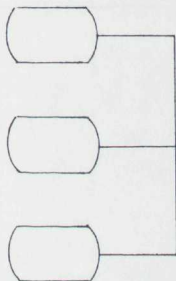
Skat-
tere-
dovis

Postverket
3000

Person
poster

Riksskatteverket:
Namn och adress-
ändring m.m. 500

Register



Konvertering
för kontroll

Uppdatering
av
registren

Optisk
läsning

Besiktning
anmälan

3000

Dokument till fordonsägaren:

Registre-
ringsbevis

1840

Nyregistre-
ring
Ägarbyte
Avställning
Avställning
upphör
Ombesiktning

Skatteavi
(med kon-
troll)

3000

Nyregistre-
ring
Avställning
upphör
Ombesiktning

Påminnelse
om försur-
melser

500

Oörsäkrad
Körförbud
Rapporte-
ringsförsum-
melser
Skatt ej
betald

Skatteresti-
tution

250

Avställning
Ombesiktning
Avregistrering

Via magnetband till:

Förs
anm.

Försäkringsbolagen
1000

Nya
ägare

Riksskatteverket

Rapp-
orter

SCB: statistik

Meddelande
om register
noteringar

1590

Ägarbyte
Avregistrering

Besiktning
anmodan

3000

Regskyltar

340 par

ANSÖKAN om registrering

Ansökan avser

☐ Registrering

☐ Registrering och
AVStällning

Ansökningsdatum

Reg nr (ifylls av myndighet)

Efternamn, tilltalsnamn/Företagsnamn

Personnr/Företagsnr

Utdelningsadress

Postnr

Örtnamn

☐ Särskild stadigvarande adress önskas införd
(Se anvisningar)

Telefon bostaden

Telefon arbetsplatsen

Fordonslag

☐ PersonBil

☐ LastBil

☐ BUSS

☐ SLÄPvagn

☐ MotorCykel

☐ TRaktor

Traktors användning
TRaktor
klass 1

☐ TRaktor
klass 2

Fabrikat, typ

Chassi-/Ram-/Tillverkningsnr

Årsmodell

Modellkod

Användning (se anvisningar)

☐ Normal

☐ Uthyrning

☐ Ambulans/Brandfordon/
Körskola/Taxi

Tjänstevikt

Fordonets färg

☐ BLÅ

☐ BRUN

☐ GRÅ

☐ GRÖN

☐ GUL

☐ RÖD

☐ SVART

☐ VIT

☐ FLERfärgad

☐ OKÄND

Specialutrustning (besiktningsskyldig)

☐ KRAN

☐ TIPP

☐ LYFT

☐ VINSCH

☐ KULA

☐ DRAG-
KROK

☐ BYGEL

☐ TAPP

☐ KOM-
RADIO

☐ TELEFON

☐ SOVHYTT

☐ SERVO-
styrn

☐ PLOG-
fäste

☐ Saknas

Härmed försäkras att fordonet sedan besiktningsskylten eller typintyg
utfärdats icke undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom i VTF

Fordonet överensstämmer med ovanstående modellkod intygas
Datum Myndighetens stämpel och sign

(Ägarens namnteckning)

Interimslicens

nummer

☐ har ej
uttagits

☐ har
uttagits

utfärdad den

av polismyndigheten i

Registreringsmyndighets anteckning

Arkivregistrering

¹ Enligt traktorskatteförordningen

Se anvisningar

CBR 1

Alla blanketter i denna bilaga återges i förminskad skala.

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Datum

Dnr

☐ Typbesiktning
 ☐ Registreringsbesiktning
 ☐ Registreringsbesiktning, ändring

01 Registreringsnummer		02 Fordonsslag ☐ PersonBil ☐ LastBil ☐ BUSS ☐ SLÄPvagn ☐ MotorCykel ☐ TRaktor	
03 Fordonsbenämning (fabrikat och typ)		04 Chassi-, ram- eller tillverkningsnummer	
05 Årsmodell	06 Modellkod		
07 Fordonsfärg ☐ BLÅ ☐ BRUN ☐ GRÅ ☐ GRÖN ☐ GUL ☐ RÖD ☐ SVART ☐ VIIT ☐ FLERfärgad ☐ OKÄND			
08 Specialutrustning ☐ KRAN ☐ TIPP ☐ LYFT ☐ VINSCH ☐ KULA ☐ DRAG-KROK ☐ BYGEL ☐ TAPP ☐ KOMRADIO ☐ TELEFON ☐ SOVHYTT ☐ SERVO-styrning ☐ PLOG-fäste ☐ Saknas			
09 Tjänstevikt kg	10 Tjänstevikt på framaxel kg	11 Tjänstevikt på bakaxel kg	12 Totalvikt kg
13 Största släpvningsvikt kg	14 Skyltar - tvåradiga ☐ 1 stycken ☐ 2 stycken		
15 Fordonslängd cm	16 Fordonsbredd cm	17 Lastutrymmets längd cm	18 Lastutrymmets överhäng cm
19 Antal dörrar	20 Karosserikod	21 Antal passagerare, totalt	Stående (buss)
22 Antal hjul	23 Däckdimension, bak fram X X		
24 Antal axlar	25 Axelavstånd, framaxel till bakaxel		26 Axelavstånd, bakaxel till hjälaxel
27 Maximalt framaxeltryck	28 Maximalt bakaxeltryck		
29 Kopplingstyp ☐ BYGEL ☐ KULA ☐ KROK ☐ TAPP ☐ PIVÅ ☐			30 Avstånd koppling till framaxel cm
31 Bromsanordning ☐ Ja ☐ Nej	32 Bromsuttag ☐ TRYCKLUFT ☐ VACUUM		
33 Effekt Hk	34 Effektenhet ☐ DIN ☐ SAE ☐ SMMT ☐ OECD	35 Cylindervolymer cm ³	36 Fordonsbullen DB
37 Tankrymd liter	38 Drivmedel ☐ BENLIN ☐ DIESEL ☐ EL ☐ FOTOGEN ☐ GASOL ☐ GENGAS		
39 Växellåda, mekanisk st växlar ☐ TILLSATS ☐ STEGLÖS	halvautomatisk ☐ HALVAUTO ☐ TILLSATS ☐ HELAUTO		helautomatisk ☐
Sidovagnsuppgifter	40 Tjänstevikt kg	41 Max last kg	42 Antal passagerare
Anmärkningar			

Härmed försäkras att fordonet sedan besiktningensinstrument eller typintyg utfärdats icke undergått sådan ändring som avses i 14 § 2 mom i VTF.

Datum Ägarens namnteckning

Fordonet godkänt

Ort Datum Dnr

Besiktningensmans namnteckning

Registreringsmyndighets anteckning

Arkivregistrering

TRAFIKSÄKERHETSVERKET

REGISTRERINGSBEVIS - Rapportdel

Fordonsslag		Fordonsbemänning		Årsmodell		Anvisningar	
☐ Ågar- byte	☐ AVSTäll- ning	☐ AVST- älln. UPPHÖR	☐ Avreg. SKROTad	☐ Avreg. EXPORT	☐ Normal	☐ Uthyrn. fordon	☐ Övriga se an- visning
Overlåtelsens datum		Personnr/Företagsnr		Användningssätt		Reg.nr	
Registrerad ägares namnteckning						Bevis nr	
Köparens namnteckning							
Efternamn, tilltalsnamn/Företagsnamn						Telefonnr	
Utdelningsadress						Personnr/Företagsnr	
						Särskild stadigvarande adress önskas införd. Se anvisningar	
Registreringsmyndighets anteckning						Arkivregistrering	

TRAFIKSÄKERHETSVERKET

REGISTRERINGSBEVIS - Fordonsdel

Reg.nr		Bevis nr		Fordonsslag		Fordonsbemänning							
Chassinr				Årsmodell		Modellkod		Färg		Tj.vikt		Maxlast	
Tot.vikt		Totalviktsfördelning				Största släpvikt		Längd		Bredd		Lastutrymmets Längd Overhäng	
Antal passag.		Antal hjul		Däckdim.		Antal axlar		Axelavstånd		Axeltryck 6-8-10 ton		Fogeltryck 10-12-16 ton	
Avstånd kop-framax.													
Broms- anordning		Bromsuttag		Effekt		Effektenh		Cyl.volym MC		Fordon- bullen		Tankrymd	
Drivmedel													
Specialutrustning, karosseri m m													

Försäkringen gäller fr o m	Bevisets identifikation	Registreringsnr	
Försäkringstagare		Telefonnr	Personnr/Företagsnr
Utdelningsadress		Postnr	Postenstalt
Fordonets fabrikat, typ,	Årsmodell	Chassi/ram/tillverkningsnr	Utskriftsdatum
Disponeras av försäkringsbolaget			
Reg myndighets anteckningar		Arkivreg	

TRAFIKSÄKERHETSVERKET
Centrala bilregistret

MEDDELANDE
om upphörd trafikförsäkring

Fabrikat, typ	Årsmo	Registreringsnr	Datum
Namn, adress		Personnr/Företagsnr	
Försäkringsanstalt		Försäkr upphörd den	

000

Enligt meddelande från försäkringsanstalten har Er trafikförsäkring upphört att gälla. Vi erinrar Er om att enligt trafikförsäkringslagen 1 5 är Ni skyldig att ta och vidmakthålla trafikförsäkring. Ni uppmanas därför att omgående reglera Era trafikförsäkringsförhållanden och att till Centrala bilregistret insända nytt trafikförsäkringsbevis. Om Ni önskar anföra invändningar häremot, kontakta länsstyrelsens bilregisteravdelning.

Har Ni under någon av de senaste dagarna förnyat Er trafikförsäkring kan detta meddelande lämnas utan avseende.

CBR 7 1.1971

TRAFIKSÄKERHETSVERKET
Centrala bilregistret

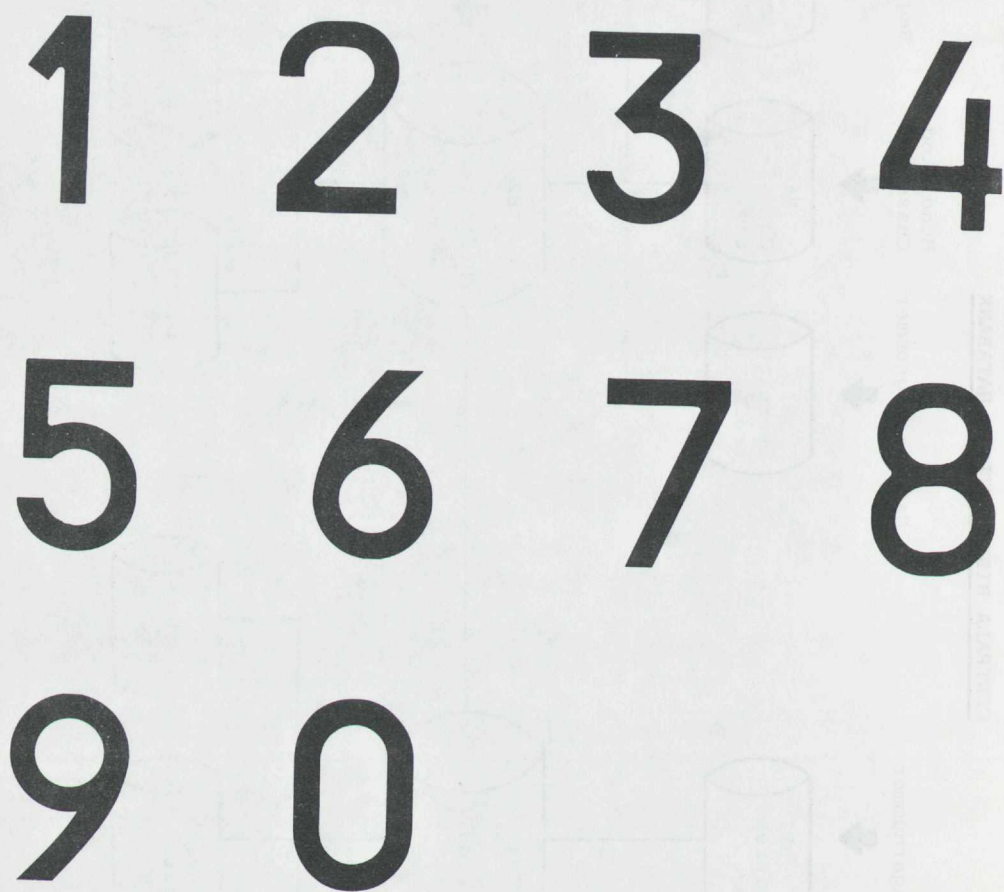
ANMODAN om kontrollbesiktning

Fabrikat, typ	Årsmo	Modellkod	Reg nr
Chassi-/Ram-/Tillverkn-nr	Färg	Ord kontrollbesiktn-mån	
Namn, adress		Personnr/Företagsnr	
Specialutrustning			
Besiktningsmannens noteringar			
☐ Godkänd	☐ Förelägg 5 dgr	☐ Förelägg termin	☐ Körförbud
☐ Stämmer ej med CBR-data, se baksidan			
Bilstat-nr	Datum	Sign	Arkivreg

Denna anmodan skall tas med vid kontrollbesiktningen

000

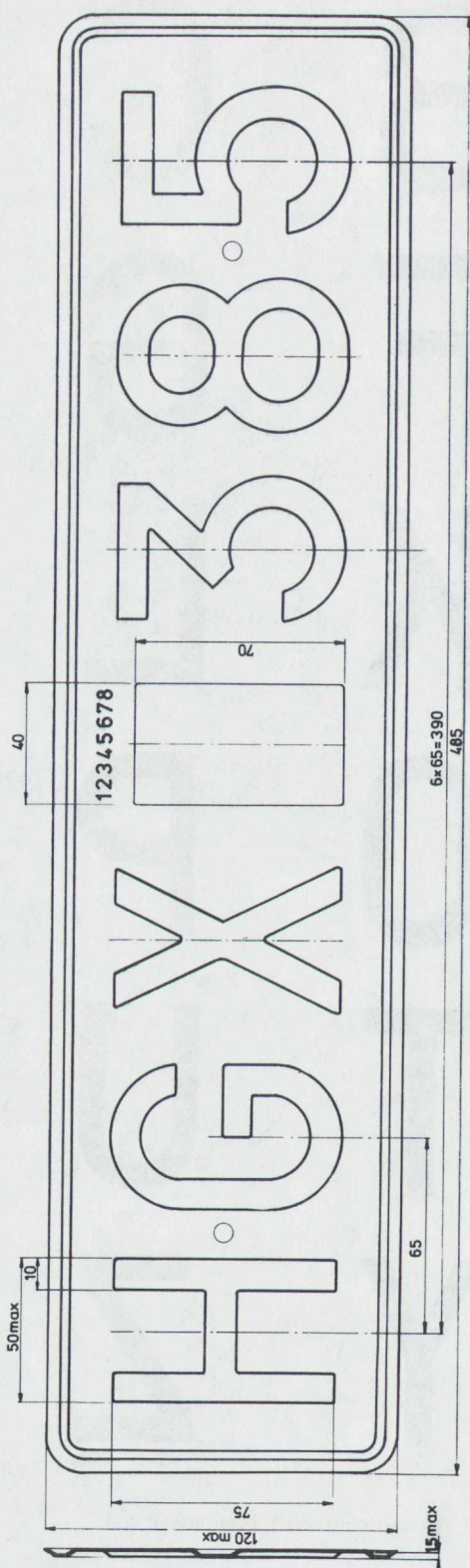
CBR 8 1.1971



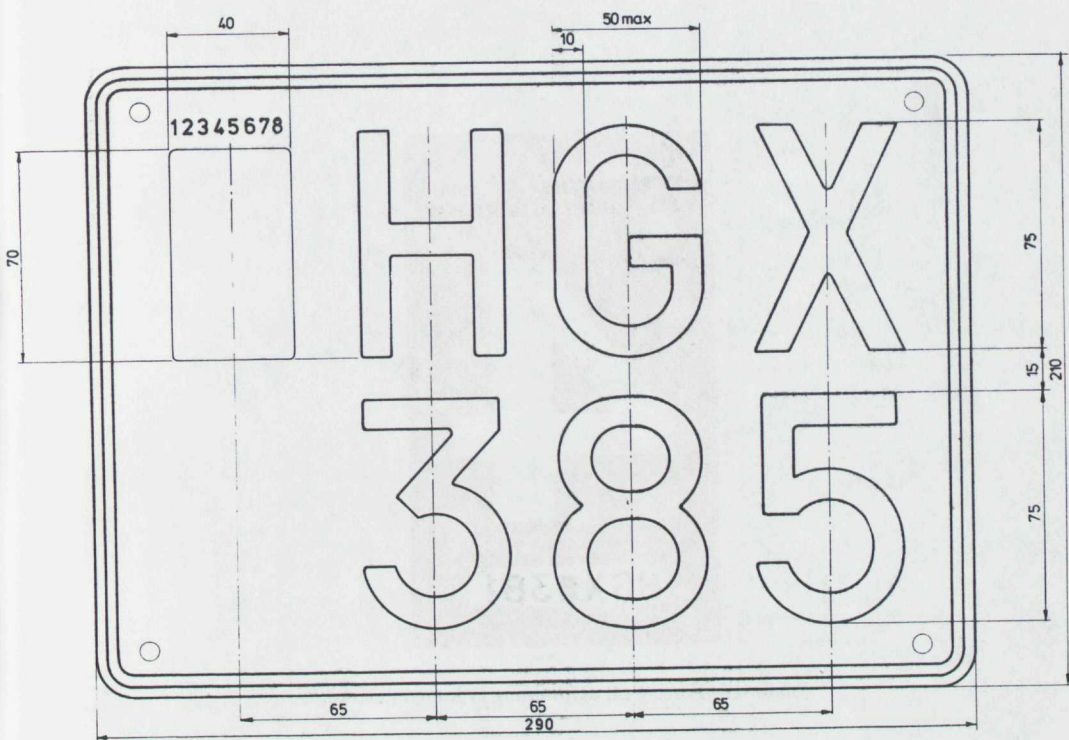
Bilaga 4.1. Förslag till siffror på registreringsskylt. Förminskad skala.

A	B	C	D
E	F	G	H
I	K	L	M
N	O	P	R
S	T	U	V
X	Y	Z	

Bilaga 4.2. Förslag till bokstäver på registreringsskylt. Förminskad skala.



Bilaga 4.3. Förslag till utformning av enradig registreringsskylt. Måtten anges i mm.



Bilaga 4.4. Förslag till utformning av tvåradig registreringsskylt. Måtten anges i mm.



Bilaga 4.5. Förslag till utformning av kontrollmärke.

(I följande uppställning anger x att uppgift tas in, 0 att uppgift inte tas in i registret)

	Person- bil	Last- bil	Buss	Släp- fordon	Motor- cykel	Traktor och motorredskap
<i>Benämning</i>						
<i>A. Fordonsdata</i>						
1. Antal axlar	x	x	x	x	x	x
2. Antal dörrar	x	x ¹	x ¹	x ¹	x ¹	x ¹
3. Antal hjul	0	x	x	x	x	x ¹
4. Antal passagerare	x	x	x	x	x	x ¹
5. Avstånd från koppling till första axel	0	x	x	x	0	x ¹
6. Axelavstånd	x	x	x	x	x ¹	x ¹
7. Bromsuttag	0	x	x	x	0	x ¹
8. Chassinummer eller motsvarande	x	x	x	x	x	x
9. Cylindervolym	0	0	0	0	x	0
10. Drivmedel	x	x	x	0	x	x
11. Däckdimension bak- hjul	x	x	x	x	0	x
12. Däckdimension fram- hjul	0	0	0	0	0	x
13. Effekt	x	x	x	0	0	x
14. Effektenhet	x	x	x	0	0	x
15. Effektiv bromsan- ordning	0	0	0	x	0	0
16. Fordonsbenämning	x	x	x	x	x	x
17. Fordonsbredd	x	x	x	x	0	x
18. Fordonsbullen	x	x	x	0	x	x
19. Fordonslängd	x	x	x	x	0	x
20. Fordonsslag	x	x	x	x	x	x

¹ Uppgiften finns inte i nuvarande register

21.	Färg ¹	x	x	x	x	x	x
22.	Högsta tillåtna vikt på släpvagn som får dras av fordonet	x	0	0	0	0	0
23.	Karosseri	x	x	x	x	x	x
24.	Kopplingsanordnings- typ	x	x	x	x	0	x
25.	Lastutrymmets längd	0	x	x ¹	x	0	0
26.	Lastutrymmets över- häng	0	x	x ¹	x	0	0
27.	Modellkod	x	x	x	x	x	x
28.	Registreringsnummer	x	x	x	x	x	x
29.	Sidvagns antal pas- sagerare	0	0	0	0	x	0
30.	Sidvagns tjänstevikt	0	0	0	0	x	0
31.	Sidvagns totalvikt	0	0	0	0	x	0
32.	Specialutrustning	x	x	x	x	x	x
33.	Största bakaxeltryck	0	0	0	0	0	x
34.	Största framaxeltryck	0	0	0	0	0	x
35.	Tjänstevikt	x	x	x	x	x	x
36.	Tjänsteviktens för- delning mellan fram- och bakaxel	0	x	x	x	0	0
37.	Totalvikt	x ¹	x	x	x	x ¹	x ¹
38.	Växellåda ¹	x	x	x	0	0	x
39.	Årsmodell	x	x	x	x	x	0

B. Allmänna data

1.	Antal ägare	x	x	x	x	x	x
2.	Besiktningsskyldig- het	x	x	x	x	x	x
3.	Dag för avregistre- ring	x	x	x	x	x	x
4.	Dag för avställning	x	x	x	x	x	x
5.	Dag för första re- gistrering	x	x	x	x	x	x
6.	Dag för rapport eller åtgärd	x	x	x	x	x	x
7.	Dag för tre senaste ägarbyten	x	x	x	x	x	x
8.	Drivmedelstildel- ning	x	x	x	0	x	x
9.	Efterlysning, stöld m.m.	x	x	x	x	x	x
10.	Fordonet brukas en- ligt särskilda till- stånd	x	x	x	x	x	x
11.	Fordonet brukas i yr- kesmässig trafik	x	x	x	x	0	0

¹ Uppgiften finns inte i nuvarande register

12.	Fordonsskatt	x	x	x	x	x	x
13.	Försäkringsavanmälan	x	x	x	0	x	x
14.	Försäkringsbolag	x	x	x	0	x	x
15.	Försäkringsdag	x	x	x	0	x	x
16.	Kontrollmärke utfärdat ¹	x	x	x	x	x	x
17.	Myndighet som lämnat rapport till registret	x	x	x	x	x	x
18.	Nummer på senast utfärdat registreringsbevis ¹	x	x	x	x	x	x
19.	Nuvarande, föregående och näst föregående ägare	x	x	x	x	x	x
20.	Orsak till avregistrering	x	x	x	x	x	x
21.	Pågående utredning eller bevakning	x	x	x	x	x	x
22.	Uppgift om särskild kopplingsbesiktning ¹	0	x	x	x	0	0
23.	Utfall av företagen besiktning ¹	x	x	x	x	x	x
24.	Uttagning	x	x	x	x	x	x
25.	Åtgärd som vidtagits med anledning av förseelse	x	x	x	x	x	x

C. Ägardata

1.	Adress enligt folkbokföringen	x	x	x	x	x	x
2.	Annan stadigvarande adress	x	x	x	x	x	x
3.	Flytande försäkring	x	x	x	x	x	x
4.	Hemortsförsamling	x	x	x	x	x	x
5.	Hemortskommun	x	x	x	x	x	x
6.	Hemortslän	x	x	x	x	x	x
7.	Namn	x	x	x	x	x	x
8.	Personnummer eller motsvarande ¹	x	x	x	x	x	x
9.	Sätt för betalning av fordonsskatt	x	x	x	x	x	x
10.	Telefonnummer	x	x	x	x	x	x
11.	Ägarkategori	x	x	x	x	x	x

¹ Uppgiften finns inte i nuvarande register

D. *Data som inte anges direkt i registret men som kan beräknas ur registerinnehållet*

1. Axeltryck (boggitryck) som svarar mot givna belastningar	0	x	x	x	0	x
2. Maximilast	x	x	x	x	x	x
3. Mot givna axeltryck (boggitryck) svarande belastning	0	x	x	x	0	x
4. Mot maximilast svarande axeltryck	0	x	x	x	0	x
5. Tjänstevikt som vilar på hjälpxaxel	0	x	x	x	0	x
6. Tjänstevikt som vilar på kopplingen	0	0	0	x	0	0
7. Totalviktens fördelning på axlarna	0	x	x	x	0	x

Kommentar till förslaget till registerinnehåll

Utöver de uppgifter som upptagits i sammanställningen kommer under en övergångstid fordons registreringsnummer i nuvarande organisation att finnas i registret. I övrigt kan följande anmärkningar till sammanställningen göras.

A. Fordonsdata

1. Uppgift om antal axlar behövs för beräkning av axeltryck m. m.

2. Högst nio dörrar anges.

3. Uppgift finns om det antal hjul (däck) som fordonet har, inräknat bogghjul som kan hissas upp. Reservdäck räknas inte.

4. Uppgiften anger det antal passagerare för vilket fordonet är godkänt. För buss anges totalantalet passagerare.

5. Uppgift om avstånd från koppling till första axel behövs i vissa fall för beräkning av axeltryck m. m.

6. Uppgift finns dels om avståndet mellan framaxel och bakaxel och dels om avståndet mellan bakaxel och hjälpxaxel. Uppgifterna används för beräkning av axeltryck m. m.

7. Förekomst och typ av bromsuttag anges.

8. Uppgift om chassinummer etc. ger möjlighet till säkrare identifikation av fordon.

9. Uppgift om cylindervolym för motorcykel ersätter uppgift om effekt.

10. Typ av drivmedel anges.

11–12. I förekommande fall anges bandbredd. För alla fordon utom motorcykel anges bakhjulets dimension. För traktor och motorredskap anges även framhjulets dimension.

13. Effekten anges vanligen i hästkrafter.

14. Uppgiften anger den enhet som effekten beräknats i (SAE, DIN eller SMMT).

15. Uppgiften anger om släpfordon är försett med bromsanordning.

16. Uppgift om fordonsbenämning anger fabrikat, modell och typ samt eventuellt specialutförande.

17. Fordonsbredden anges i centimeter.

18. Fordonsbuller anges i decibel A.

19. Fordonslängd anges i centimeter.

20. Uppgiften anger det slag av fordon till vilket fordonet i skattehänseende räknas.

21. I fråga om färg finns två uppgifter. Den ena anger fordonets grundfärg, dvs. den färg som täcker största ytan. De färger som kan anges är vit, grå, svart, brun, gul, grön, röd, blå och mångfärgad. Den andra uppgiften anger fordonets andra färg, om det är tvåfärgat. Som sådant räknas inte fordon som är försett med reklamtext, s.k. fartränder etc. Samma färgalternativ finns som för grundfärgen.

23. Uppgiften om karosseri anger i kod typ av karosseri och påbyggnad.

24. Här anges förekomst och typ av kopplingsanordning.

25. Lastutrymmets längd anges i centimeter.

26. Lastutrymmets överhäng anges i centimeter och används för beräkning av axeltryck m.m.

27. Modellkoden utgör en sammanfattande beteckning på fordon med samma tekniska data.

32. Här intas uppgift om specialutrustning, t.ex. färdskrivare. Här anges också om fordonet är inrättat som invalidfordon.

35. Tjänstevikten anges i tiotal kilo.

36. Tjänsteviktens fördelning anges i procent.

37. Totalvikten anges i tiotal kilo.

38. Förekomst och typ av växellåda anges.

39. Årsmodellangivelsen består av de två sista siffrorna i årsmodellbeteckningen.

B. Allmänna data.

1. Upp till nio ägarbyten registreras.

2. Uppgift tas här in om föreliggande skyldighet att inställa fordonet till besiktning (t.ex. särskild periodisk kontrollbesiktning).

3. Uppgift om dag för avregistrering finns kvar så länge uppgifter om fordonet finns kvar i registret (5 år).

6. Dag för rapport till registret eller dag då viss åtgärd vidtagits anges i registret.

10. Här anges om fordonet brukas enligt interimslicens, begränsat körtillstånd enligt 19 § BRK, saluvagnslicens eller exportvagnslicens.

12. Skattskyldighet och uppgift om erlagd skatt noteras.

15. Uppgift tas in om den dag då gällande försäkring tecknades.

16. Om duplettkontrollmärke utlämnats anges även detta och dag för utlämnandet.

17. Uppgiften anges i särskild kod. Härvid används t.ex. polisens beteckning på polisdistrikt och speciell angivelse för länsstyrelse, besiktningsstation etc.

18. Registreringsbevis får löpande nummer för varje fordon.

21. Uppgift om pågående utredning gör att transaktioner beträffande fordonet måste uppmärksammas speciellt. Vidare noteras för bevakning åtgärder som måste vidtas inom en viss tid.

22. Här anges för varje dragfordon registreringsnummer på släpfordon som får dras av fordonet och för varje släpfordon nummer på dragfordon som får dra släpfordonet.

25. I särskild kod anges vilka åtgärder som vidtagits vid förseelser av olika slag.

C. Ägardata

9. Här anges om fordonsägaren begärt att få betala fordonsskatten till postgirokonton.

10. Uppgift om telefonnummer tas in vid registrering eller anmälan om äganderättsövergång m.m. Vid flyttning utgår telefonnumret ur registret. Vid varje transaktion i övrigt som berör en person kontrolleras att telefonnumret är riktigt.

11. Uppgift om ägarkategori anger i viss kod sådana slag av fordonsägare som skall behandlas enligt särskilda regler, t.ex. statlig myndighet.

D. Data som inte anges direkt i registret men som kan beräknas ur registerinnehållet.

1. Axeltryck etc. som svarar mot given belastning. Om belastningen anges med L, axelavståndet med a, lastutrymmets längd med l, lastutrymmets överhäng med ö och tjänstevikten med t kan axeltrycket beräknas enligt följande formel.

$$\text{Axeltryck fram} = t \text{ fram} + \frac{L(0,5 \frac{l}{a} - \frac{\text{ö}}{a})}{a}$$

$$\text{Axeltryck bak} = t \text{ bak} + \frac{L(a + \ddot{o} - 0,5 l)}{a}$$

2. Maximilasten utgör skillnaden mellan totalvikt och tjänstevikt.

3. Uppgiften beräknas med hjälp av formelerna under 1.

4. Uppgiften beräknas enligt formlerna under 1. (L är då maximilasten.)

5. På hjälpxaxeln vilar den del av tjänstevikten som inte vilar på fram- och bakaxel.

6. På kopplingen vilar den del av tjänstevikten som inte vilar på axeln.

7. Uppgiften beräknas enligt formlerna under 1. (L är då maximilast plus tjänstevikt.)

1 Inledning

Omlägningsstarten för de olika länen sker vid olika tidpunkter. Omlägningsarbetet kan dock pågå samtidigt i flera län som befinner sig i olika skeden av det. I ett provlän – Uppsala län – sker omläggningen en tid före den i övriga län. Omlägningsarbetet för ett län kan indelas i följande skeden.

- Uppgifter som skall lämnas av fordons- och/eller körkortsinnehavare samlas in.
- Namn- och adressuppgifter inhämtas från länsstyrelsernas personregister.
- Vissa tekniska uppgifter hämtas från statistiska centralbyråns nuvarande centrala bilregister. Samtidigt modellkodas fordonen maskinellt så långt det går.
- Uppgifter förs över från länsstyrelsernas nuvarande bilregister varvid kontroll av tidigare insamlade uppgifter sker.
- Det nya registret organiseras. Skyltar, kontrollmärken och registreringsbevis sänds ut.
- Övergången till nytt system äger rum. Nya författningsbestämmelser sätts i kraft.
- Länsstyrelsernas registerkort arkiveras.

2 Datainsamling från fordonsinnehavare

Från länsstyrelsernas personregister hämtas uppgifter om alla personer som är 15 år eller äldre. För var och en av dem stansas

personnummer på ett hålkort samtidigt som namn och adress skrivs på kortet vilket därefter sänds till personen. Samtliga personer i länet som är 15 år eller äldre och som är svenska medborgare får härigenom ett sådant kort. Samtidigt med hålkorten sänds en broschyr som allmänt redogör för det nya bilregistersystemet men som också innehåller instruktioner om vad som skall göras med hålkortet.

Var och en som har körkort eller är ägare till ett fordon skall på det utsända hålkortet anteckna körkortsnummer och/eller fordonsets registreringsnummer samt fordonsslag. På kortet kommer att finnas plats för uppgifter om ett antal fordon. För ägare som har fler fordon kommer speciella blanketter att finnas tillgängliga hos länsstyrelserna och polismyndigheterna. Kortet resp. blanketten skall efter ifyllandet sändas in till bilregisternämnden.

På motsvarande sätt kan även företag tillskrivas och ombes deklarerat sitt fordonsinnehav. Namn, adress och företagsnummer hämtas från länsstyrelsernas personregister.

När hålkorten kommer till bilregisternämnden tilläggsstansas de med de uppgifter som ifyllts av ägarna. Därefter läses korten in i datamaskin och uppgifterna ordnas i magnetbandsposter. Posterna för ett län sorteras efter person- resp. företagsnummer. Magnetbandet benämns i fortsättningen ägareband.

3 Namn- och adressuppgifter hämtas från länsstyrelsernas personregister

Det sorterade ägarebandet körs i en rutin mot länsstyrelsernas personregister. Till varje post på ägarebandet läggs namn- och adressuppgifter från personregistret. På de poster i personregistret som motsvaras av en post på ägarebandet sker en viss markering. Det medför att ändringar som sker på dessa poster i personregistret i fortsättningen kommer att meddelas bilregistret.

4 Vissa tekniska uppgifter hämtas från statistiska centralbyråns nuvarande centrala bilregister

Det med uppgifter från länsstyrelsernas personregister uppdaterade ägarregistret på magnetband läses in i bilregistrets datamaskin och läggs på direktminne. I samband därmed ordnas posterna efter gammalt registreringsnummer. Varje post uppdateras därefter med vissa tekniska uppgifter från statistiska centralbyråns nuvarande bilregister. Nya registreringsnummer tilldelas automatiskt.

I datamaskinen har tidigare lagrats ett sökregister för modellkodsättning. Detta register har en post för varje modellkodad fordonsmodell. Varje post innehåller de uppgifter om modellerna, med vilkas hjälp de kan skiljas från varandra, t.ex. vikt, bredd och effekt, och på vilka posterna har sorterats. Dessutom innehåller de den tilldelade modellkoden. När en post hämtas från statistiska centralbyråns band och det tillfälliga fordonsregistret skall uppdateras med de tekniska uppgifterna undersöks om uppgifterna överensstämmer med dem som finns i någon av posterna i nyssnämnda register. Om så är fallet läggs motsvarande modellkod in i fordonets registerpost.

5 Uppgifter förs över från länsstyrelsernas nuvarande bilregister

5.1 Utgångsläget

Den hittills beskrivna rutinen innebär att när arbetet med att från länsregisterkorten föra

in uppgifter i det centrala bilregistret startar har redan de uppgifter som hämtats från fordonsägaren, länsstyrelsernas personregister och nuvarande centrala bilregistret lagrats i fordonsposter i centrala registrets datamaskin. Vissa fordon har vid införandet av data från nuvarande centrala bilregistret kunnat modellkodas och för dessa innehåller fordonsposterna fullständiga tekniska uppgifter, medan posterna för övriga fordon ännu är ofullständiga i detta avseende. I de fall fordonsägarna försummat att sända in ägareuppgiftskorten finns inga uppgifter om fordonen i det centrala registret. För samtliga fordonsslag utom personbilar sker en genomgång av registerkorten varvid kodning av karosserier och specialutrustning sker.

5.2 Organisation

Överföring av uppgifter från registerkort till centrala registret sker med hjälp av informationsskärmar. Överföring kommer därvid att ske i båda riktningarna, eftersom tidigare införda data skall kontrolleras mot kortens uppgifter.

Omlägningspersonalen indelas i grupper med specialiserade arbetsuppgifter. Dessa grupper är följande:

1. Skärmoperatörgrupp för inmatning av fordonsuppgifter.
2. Skärmoperatörgrupp för kontrollslagning av vissa av de uppgifter, som grupp 1 matat in.
3. Utredningsgrupp för utredning av oklara fall.

Dessutom tillkommer arbetsledande personal.

5.3 Arbetsmetodik

5.3.1 Första arbetsgruppen

Skärmoperatörerna ur den första gruppen hämtar registerkorten i buntar, vilka var och en innehåller en hundranummerserie. För varje registerkort matas följande uppgifter in på skärmen:

Registreringsnummer
Fordonsslag
Chassinummer
Första registreringsdatum
Senaste överlåtelsedatum
Försäkringsdata
Tjänstevikt
Ev. uppgift om beredskapsuttagning
Ev. uppgift om reservregistrering
Ev. specialutrustning
Ev. speciella noteringar

Dessa uppgifter lagras i registret och som svar erhålls

Gammalt registreringsnummer
Nytt registreringsnummer
Fordonsbenämning
Effekt
Bredd
Totalvikt
Årsmodell
Ägardata

Skärmoperatörerna kontrollerar i första hand att de återsända uppgifterna överensstämmer med kortets. Om så inte är fallet kontrollerar operatören att rätt registreringsnummer slagits. Är numret riktigt inslaget och uppgifterna inte överensstämmer tas kortet ur bunten och överlämnas till utredningsgruppen. Utredningsgruppen får också ta hand om korten till de fordon vilkas ägare inte sänt in ägarekortet och för vilka fordon någon motsvarande post inte finns i centrala registret. På kortet markeras orsaken till att det lämnas till utredningsgruppen.

Om fordonet inte kunnat modellkodas eller om data är felaktiga matas fullständiga tekniska data in på skärmen.

När fordonsuppgifter matas in till centrala registret utförs i datamaskinen rimlighetskontroller av uppgifterna. Så till exempel jämförs totalvikten med tjänstevikten och det godtas endast att totalvikten överstiger tjänstevikten med en viss procent. Procenttalet varierar beroende av fordonstyp. Vidare får längd, bredd, tankrymd och antal hjul inte överstiga vissa maximala värden. Om värdena inte kan godtas sänds från datamaskinen en signal till skärmen och operatören

måste kontrollera att han slagit in de rätta värdena. När en inmatning är färdig och godkänd i maskinen skriver operatören det nya registreringsnumret på kortet.

5.3.2 Andra arbetsgruppen

När den första gruppen färdigbehandlat en bunt registerkort enligt ovanstående, överlämnas bunten till arbetsgrupp 2 som skall kontrollslå vissa av de inmatade uppgifterna. Detta tillgår så att följande uppgifter slås in på en skärm:

Transaktionskod
Gammalt registreringsnummer
Nytt registreringsnummer
Chassinummer
Ev. speciella noteringar
Ev. uppgift om beredskapsuttagning
Ev. datum för reservregistrering
Tjänstevikt
Ägarens efternamn

När en sådan post är fullständig på skärmen översänds den till datamaskinen, i vilken dessa data jämförs med de tidigare inslagna. Om brist på överensstämmelse råder beträffande någon uppgift sänds båda alternativen tillbaka från maskinen till skärmen. Operatören kontrollerar mot kortet vilket alternativ som är det rätta och sänder information om detta till datamaskinen i form av ett kodtecken. Tveksamma fall överlämnas till utredningsgruppen. När ett registerkort kontrollslagits och klarsignal erhållits skriver operatören sin signatur på kortet och när hela bunten är färdig plockas den åter ner i registerskåpet.

Efter den första inmatningen läggs fordonsposten i ett speciellt vänterregister i datamaskinen. När posten efter kontrollslagning visar sig vara riktig, läggs den in i det stora tillfälliga registret. Efter varje dag skall vänterregistret vara tömt på samtliga poster. I annat fall ges automatiskt signal med begäran om kontrollslagning av kvarvarande poster.

5.3.3 Tredje arbetsgruppen

Den tredje arbetsgruppen har till uppgift att handlägga felaktiga eller oklara fall, vilka lämnas till den främst från första gruppen, men även från grupp 2. Om en utredning av ett fall synes ta lång tid, exempelvis genom att ägaren måste tillskrivas, skall utredningen överlätas på länsstyrelsens personal.

6 Det nya registret organiseras. Skyltar, kontrollmärken och registreringsbevis sänds ut

För varje post som efter kontroller godtagits och som blivit komplett byggs fordonsregistret, ägarregistret och övriga delregister upp i maskinen i den utformning de skall ha i den kommande organisationen.

För de fordon, om vilka kompletta uppgifter finns i registret, iordningställs ett registreringsbevis och ett kontrollmärke samt initieras utsändningen av skyltar. Man bör när det gäller omläggningen kunna sända även kontrollmärket i en vanlig brevöversändelse direkt till ägaren. Dock utskrivs och sänds naturligtvis inget märke i de fall registerinnehållet visar att ägaren inte fullgjort förpliktelserna för att få ett sådant.

7 Övergången till nytt system äger rum. Nya författningsbestämmelser sätts i kraft

Under den tid överföringen av uppgifter från länsstyrelsen till det nya registret sker börjar länsstyrelsen i gradvis ökande omfattning arbeta efter det nya registreringssystemet. Detta sker dock endast internt och i kommunikationerna med centrala registret. För allmänheten kommer fortfarande de dittillsvarande bestämmelserna och blanketterna att gälla. När det nya registret är helt klart beträffande det aktuella länet, skyltar har sänts ut och övriga förberedelser vidtagits träder de nya registreringsbestämmelserna i kraft beträffande länet. En ungefärlig tidsplan för omläggningen av ett normallän finns i avsnitt 10 i denna bilaga.

8 Länsstyrelsernas registerkort arkiveras

De gamla registerkortet arkiveras efter inmatningen tillsammans med övriga gamla kort på resp. länsstyrelse. Dock skall de först mikrofilmade för att ge grundmaterialet i det nya mikrofilmarkivet.

9 Tidsberäkningar, personal- och resursbehov

Nedanstående resurs- och tidsberäkningar är byggda på vissa försök med inmatning med hjälp av informationsskärmar. De antaganden som gjorts är att arbetsgrupp 1 kan ha en inmatningskapacitet av 80 fordon per timme och skärmoperatör och motsvarande för arbetsgrupp 2 är 150 fordon. För varje fordon krävs alltså arbete av dessa grupper under 1 min 10 sek. Ett genomsnittslän med 4 % av landets fordon, eller 120 000 fordon år 1970, kräver alltså omlägningsarbete vid skärmarna i drygt 2 300 timmar om enbart en skärm användes. Vidare antas att skärmarna kan vara i funktion under 14 timmar per dygn om tvåskiftsarbete tillämpas. Med dessa antaganden kan nedanstående tabell göras.

Skärmarnas utnyttjande	14 tim/dag
Total skärmtid per registerkort i arbetsgrupp 1 och 2	70 sek
Totalt antal registerkort	3 000 000
Antal omlägningsdagar (motsvarande en omlägningsstid om 8–9 månader)	150
Antal kort/arbetsdag	20 000
Antal skärmar för grupp 1 och 2	28
Antal skärmar för grupp 3	5
Totalt antal skärmar	33
Antal omlägningsdagar för ett normallän	6

Omlägningspersonal:	per skift	totalt
grupp 1	18	36
grupp 2	10	20
grupp 3	10	20
arbetsledning	4	8
	42	84

Av de 56 operatörerna i grupp 1 och 2 bör minst åtta vara från länsstyrelserna. Från

varje länsstyrelse skickas de operatörer som skall sköta skärmarna i framtiden för utbildning och träning. De bör vara färdigutbildade när det i samband med registeromläggningen i det egna länet är dags att börja inmatning av data enligt den nya rutinen. Genom att placera länsoperatörerna bland den fasta personalen i grupp 1 kan man på ett smidigt sätt ge dem den erforderliga utbildningen.

I utredningsgruppen bör en eller två tjänstemän från varje län delta under omläggningstiden dels för utbildning och dels för att tillföra gruppen lokalkännedom. Svårare utredningar skall i princip inte göras av omlägningspersonalen utan av den ordinarie utredningspersonal som skall finnas i den nya organisationen på varje länsstyrelse.

Eftersom insamlingen av uppgifter från fordonsägarna tar relativt lång tid måste flera län befinna sig i denna fas samtidigt med en veckas förskjutning.

10 Tidsplan för omläggning av ett normallän

- Dag 1 Utsändning av dualhålkort som framställts tidigare från länsstyrelsernas personregister.
- Dag 14 Största delen av korten har kommit tillbaka från fordonsägarna.
- Dag 15— Stansning på stansbyrå av uppgifterna i korten. Inmatning i data-maskinen och uppläggning av tillfälliga register.
- 21
- Dag 21 Första bunten registerkort sänds från länsstyrelsen.
- Dag 22 Överföring från registerkorten börjar.
- Dag 23 Inmatning av uppgifter enligt det nya systemet börjar på länsstyrelsen.
- Dag 28 Omläggningen färdig för alla registerkort utom svårare utredningsfall.
- Dag 29 Samtliga transaktioner behandlas enligt nya systemet på länsstyrelsen.
- Dag 40 De nya bestämmelserna sätts i kraft. Fordon med länets registerbeteckning får inte längre finnas. Utsändning av skyltar och handlingar sker successivt under dag 22—29.

Allmänna Förlaget