BETÆNKNING

OM

LETTELSER I TOLDBEHANDLINGEN M.V. AF MOTORKØRETØJER I DEN INTERNORDISKE TRAFIK

AFGIVET AF
DEN MORDISKE PARLAMENTARISKE KOMITÉ
FOR FRIERE SAMFÆRDSEL M. M.

J. H. SCHULTZ A/S
UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI
KØBENHAVN
1953

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

Indledning 5

Formålet med toldvæsenets grænsekontrol med motorkøretøjer 11

I. Den egentlige toldkontrol 11

A. Det gældende kontrolsystem 11

B. Mulighederne for en forenkling af kontrolsystemet 15

1. Motorkøretøjer, der er registreret i de nordiske lande 15

2. Motorkøretøjer, der er registreret i ikke-nordisk land 17

II. Den politimæssige kontrol med udenlandske motorkøretøjer 20

A. Det gældende kontrolsystem 20

1. Kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse 20

2. Kontrol med førerens duelighed 21

3. Kontrol med ansvarsforsikring 22

B. Mulighederne for en forenkling af kontrolsystemet 23

1. Motorkøretøjer, der er registreret i de nordiske lande 23

a. Kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse 23

b. Kontrol med førerens duelighed 24

c. Kontrol med ansvarsforsikring 25

2. Motorkøretøjer, der er registreret i ikke-nordisk land 25

a. Kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse 25

b. Kontrol med førerens duelighed 26

e. Kontrol med ansvarsforsikring 26

111. Vejskat af udenlandske motorkøretøjer 27

A. De nugældende regler om opkrævning af vejskat af udenlandske motorkøretøjer 27

B. Mulighederne for ophævelse eller forenkling af vejskat af udenlandske motorkøretøjer 28

Toldekspeditionsgebyrer og havneafgifter 30

Slutbemærkninger 32

Konklusion 33

Bilag 35

Indledning.

I betænkningen om lettelser i toldbehandlingen af rejsende i den internordiske trafik, som den nordiske, parlamentariske komité for friere samfærdsel m. m. den 26. april 1952 har afgivet til de respektive rigsdage og regeringer, udtales det på side 8 nederst og side 9 øverst, at komiteen agter nærmere at undersøge mulighederne for at anvise lettelser i de gældende regler om toldbehandlingen af personmotorkøretøjer, der tjener rejsende til befordring på rejser mellem de nordiske lande, og eventuelt senere at fremkomme med indstilling herom.

I den nævnte betænkning har komiteen foreslået, at de nordiske lande i en vis nærmere beskrevet udstrækning koordinerer og liberaliserer reglerne for toldbehandlingen af rejsende, hvorved man mener vejen vil være banet for et rent stikprøvevis toldeftersyn ved de internordiske grænsepassager, så at eftersyn normalt kun finder sted ved indrejse. Det praktiske resultat heraf skulle blive, at de rejsende i den internordiske trafik som regel passerer grænserne frit og kun undtagelsesvis opholdes af toldeftersynet. De foreslåede lettelser i toldbehandlingen tager naturligvis i lige grad sigte på alle kategorier af rejsende, uanset hvilket befordringsmiddel de benytter. For det efterhånden meget betydelige antal rejsende, der foretager rejsen i private personmotorkøretøjer eller benytter turistbusser til befordring, er det imidlertid ikke udelukkende toldbehandlingen af rejsebagagen, der for øjeblikket medfører kortere eller længere ophold, når grænserne skal passeres. For de motorkørende gør der sig det særlige forhold gældende, at selve befordringsmidlet — d. v. s. det motorkøretøj, hvormed rejsen foretages — som regel både ved ind- og udpassagen skal underkastes en særskilt toldbehandling, der alt efter forholdene kan være mere eller mindre tidskrævende. Især hvor det drejer sig om at passere landegrænserne på stærkt trafikerede steder som f. eks. Svinesund, kan der for motorkøretøjerne i rejsesæsonen blive tale om ret store forsinkelser.

Det er disse forhold, komiteen har haft for øje, da den i den tidligere afgivne betænkning om lettelser i toldbehandlingen bebudede, at den ville tage motorkøretøj strafikken op til særlig undersøgelse. Med det nævnte udgangspunkt har det været naturligt for komiteen i første række at have opmærksomheden rettet mod de problemer, der knytter sig til toldbehandlingen af private personmotorkøretøjer og andre motorkøretøjer, der tjener til personbefordring. Da de foreliggende problemer i ret vidt omfang er fælles for hele den internationale motorkøretøjstrafik i det nordiske område, har komiteen dog anset det for nærliggende i sine overvejelser også at medtage de særlige spørgsmål, som rejser sig vedrørende motorkøretøjer, der anvendes til godsbefordring. Komiteen har anset det for så meget mere naturligt at beskæftige sig med denne transportgrens problemer, som last-

motorkøretøjer i de seneste år har fundet stærkt stigende anvendelse ved internationale transporter. Grænsen mellem person- og varebiler kan desuden i visse tilfælde være ret nydende. Som man i den efterfølgende redegørelse kommer nærmere ind på, vil det stort set være muligt på alle væsentlige punkter at realisere de samme lettelser i toldbehandlingen af motorkøretøjer til erhvervsmæssig person- og til godsbefordring som dem, man mener at kunne stille forslag om for private personmotorkøretøjers vedkommende.

Til belysning af motortrafikkens omfang og sammensætning kan meddeles følgende oplysninger:

Af tabel i fremgår det, at der i Danmark i 1950, 1951 og 1952 var henholdsvis ca. 70 000, ca. 95 000 og ca. 122 000 indkørseler af udenlandske motorkøretøjer. Af disse indkørseler blev henholdsvis ea. 49 000, ca. 66 000 og ca. 81 000 foretaget af køretøjer hjemmehørende i Sverige og Norge. Indkørslerne af svenske og norske motorkøretøjer har således i 1950 og 1951 udgjort ca. 70 pct. og i 1952 ca. *66* pct. af samtlige indkørseler af udenlandske motorkøretøjer. Det ses endvidere af de danske tal, jfr. tabel 2, at trafikken er koncentreret på enkelte indkørselssteder og er langt større i sommertiden end på andre tider af året. Over halvdelen af indkørseier af svenske og norske motorkøretøjer skete således over Helsingør, hvor de udgjorde 85—90 pct. af samtlige indkørseler.

I Finland er der i arene 1950, 1951 og 1952 foretaget henholdsvis ca. 2 600, ca. 3 800 og 8 200 indkørseler af udenlandske motorkøretøjer, hvoraf henholdsvis ca. 2 200, ca. 3 400 og ca. 6 900 eller ca. 88 pct., ca. 89 pct. og 84 pct. blev foretaget af køretøjer, der var hjemmehørende i et af de andre nordiske lande.

I 1951 er der i Norge •—• foruden ca. 40 000 endagsbesog af svenske motorkøretøjer — foretaget ca. 41 000 indkørseier af udenlandske motorkøretøjer. Heraf blev ca. 38 000 eller ca. 93 pct. foretaget af køretøjer, der var indregistreret i Danmark, Finland eller Sverige.

Også i Sverige foretages de fleste indkørseler af udenlandske motorkøretøjer af køretøjer, der er indregistreret i et af de andre nordiske lande, (se tabel 3 og 4). Ved de indkørselssteder, hvor man kan forvente den største trafik af ikke-nordiske motorkøretøjer, Malmø, Hälsingborg, Gøteborg og Svinesund, er der i ikke-erhvervsmæssig trafik (hovedsagelig private personautomobiler) i 1950 og 1951 foretaget ca. 51 000 og 52 000 indkørseler af udenlandske motorkøretøjer, hvoraf i begge arene ca. 44 000 eller ca. 85 pct. var indregistreret i andet nordisk land, og der er ikke grund til at antage, at de nordiske motorkøretøjer spiller en mindre rolle i den erhvervsmæssige trafik eller i trafikken over andre indkørselssteder.

Der var således i 1951 i de 4 lande tilsammen ca. 265 000 indkørseier af udenlandske motorkøretøjer, som ikke var indregistreret i indkørselslandet. Omkring 80 pct. af disse indkørseler blev foretaget af motorkøretøjer, der var hjemmehørende i et andet nordisk land.

Tabel 1.

Indkørseler af udenlandske motorkøretøjer i Danmark i 1950, 1951 og 1952 fordelt på de vigtigste indkørselssteder.

Indkørselssted	Køretøjer hjemmehørende i														
	Sverige			Norge			Tyskland			Andre lande			Ialt		
	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952
København	3 272	3 452	3 698	443	468	519	126	420	318	1 430	1 218	1 433	5 271	5 558	5 968
Helsingør*)	28 153	37 571	47 103	3 213	3 124	4 005	344	817	1 728	4 205	4 755	6 755	35 915	46 267	59 591
Gedser	6	994	4 517	5	76	264	3	346	1 518	21	362	1 270	35	1 778	7 569
Korsør	209	527	282	16	31	23	205	314	250	198	251	166	628	1 123	721
Frederikshavn	1 768	3 169	3 447	1 581	1 632	2 082	42	99	179	587	723	762	3 978	5 623	6 470
Hirtshals	17	45	30	478	593	686	18	6	27	119	175	237	632	819	980
Landtoldgrænsen*)	8 171	12 216	11 692	1 316	1 818	2 401	5 175	9 995	12 813	7 603	8 639	12 155	22 265	32 668	39 061
Andre	164	269	377	73	11	15	11	9	29	811	733	846	1 059	1 022	1 267
Ialt	41 760	58 243	71 146	7 125	7 753	9 995	5 924	12 006	16 862	14 974	16 856	23 624	69 783	94 858	121 627

*) heri ikke medregnet lokaltrafik.

Tabel 2.

Indkørseler af udenlandske motorkøretøjer i Danmark i 1950, 1951 og 1952 fordelt på årets måneder.

Måned	Køretøjer hjemmehørende i														
	Sverige			Norge			Tyskland			Andre lande			Ialt		
	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952	1950	1951	1952
Januar	751	959	1 069	62	47	71	156	449	442	242	236	359	1 211	1 691	1 941
Februar	1 092	1 139	1 228	55	51	51	209	534	508	198	281	383	1 554	2 005	2 170
Marts	2 075	3 250	2 454	164	147	133	271	718	774	368	549	537	2 878	4 664	3 898
April	3 614	4 014	5 384	347	282	500	388	626	1 029	619	717	985	4 968	5 639	7 898
Maj	3 899	5 705	6 610	562	560	638	460	1 082	1 460	1 058	1 267	1 749	5 979	8 614	10 457
Juni	5 489	7 670	9 956	992	1 048	1 238	609	1 278	1 792	1 937	2 213	3 018	9 027	12 209	16 004
Juli	9 423	13 985	18 257	2 383	2 898	3 751	748	1 437	2 645	3 743	3 778	5 905	16 297	22 098	30 558
August	5 872	8 702	12 265	1 303	1 429	1 852	758	1 764	3 092	3 894	4 282	6 423	11 827	16 177	23 632
September	3 843	5 375	5 919	729	695	944	632	1 595	1 880	1 461	1 709	2 298	6 665	9 374	11 041
Oktober	2 738	3 485	3 693	312	326	517	589	1 018	1 437	743	830	1 020	4 382	5 659	6 667
November	1 532	1 933	2 097	141	173	168	513	775	920	410	513	479	2 596	3 394	3 664
December	1 432	2 026	2 214	75	97	132	591	730	883	301	481	468	2 399	3 334	3 697
Ialt	41 760	58 243	71 146	7 125	7 753	9 995	5 924	12 006	16 862	14 974	16 856	23 624	69 783	94 858	121 627

Tabel 3.

Indkørseler af motorkøretøjer i Sverige i 1950 fordelt på indkørselssteder

(visse mindre søtoldsteder er ikke medregnet).

Indkørselssted	I ikke-erhvervsmæssig trafik	heraf hjemmehørende i					I erhvervsmæssig trafik	Tilsammen	
		Sverige	Danmark	Finland	Norge	Andre ande		Ialt	heraf udenlandske
Malmø	5 903[1])	3 359[1])	1 821	56	135	532	252[1])	6 155	2 750
Hälsingborg	60 752	27 607	24 824	316	3 582	4 423	3 300	64 052	34 945
Gøteborg	3 523	1 352	577	25	145	1 424	—	3 523	2 171
Svinesund (Bohuslen)	22 348	9 013	1 689	49	10 480	1 117	4 838	27 186	19 300
Andre grænsekontrolsteder i Bohuslen	—	—	—	—	—	—	—	ca. 8 750	
Hån (Värmland)	9 393	4 667	154	66	3 970	536	4 317	13 710	27 200
Andre grænsekontrolsteder i Dalsland, Värmland og Dalarne	—	—	—	—	—	—	—	ca. 57 000	
Skalstugan (Jämtland)	2 077	1 407	17	25	550	78	1 156	3 233	5 250
Andre grænsekontrolsteder i Härjedalen, Jämtland og Lapland (ved den svensk-norske grænse)	—	—	—	—	—	—	—	ca. 13 500	
Haparanda	14 069[2])	8 100[2])	9	5 900[2])	31	29	14 800[2])	28 869[2])	13 769
Andre grænsekontrolsteder ved den svensk-finske grænse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stockholm (Skeppsbron)	872	265	35	440	21	111	4	876[3])	ca. 610
							Tilsammen ..	226 854	105 995

[1]) I indkørslerne af i Sverige indregistrerede køretøjer i privat trafik er medregnet et mindre antal (højst 1 pct.) indkørseler i erhvervsmæssig trafik.

[2]) Ifølge foretaget trafiktælling i visse måneder.

[3]) Kontrolstederne blev først åbnet i 1951.

Tabel 4.

Indkørseler af motorkøretøjer i Sverige i 1951 fordelt på indkørselssteder

(visse mindre søtoldsteder er ikke medregnet).

Indkørselssted	I ikke-erhvervsmæssig trafik	heraf hjemmehørende i					I erhvervsmæssig trafik	Tilsammen	
		Sverige	Danmark	Finland	Norge	Andre lande		Ialt	heraf udenlandske
Malmø	6 097[1])	3 586[1])	1 592	70	113	736	222[1])	6 319	2 688
Hälsingborg	68 503	36 789	22 555	597	3 323	5 239	4 113	72 616	33 868
Gøteborg	4 282	2 095	605	31	186	1 365	—	4 282	2 187
Svinesund (Bohuslen)	26 229	10 355	1 278	71	13 394	1 131	6 646	32 875	22 700
Andre grænsekontrolsteder i Bohuslen	—	—	—	—	—	—	—	ca. 7 700	
Hån (Värmland)	12 168[1])	6 633[1])	126	85	4 724	600	5 678[1])	17 846	33 000
Andre grænsekontrolsteder i Dalsland, Värmland og Dalarne	—	—	—	—	—	—	—	ca. 69 000	
Skalstugan (Jämtland)	2 980	2 043	20	36	831	50	1 716	4 696	6 500
Andre grænsekontrolsteder i Härjedalen, Jämtland og Lapland (ved den svensk-norske grænse)	—	—	—	—	—	—	—	ca. 16 200	
Haparanda	18 606	19 500	10	9 000	57	39	21 500[2])	40 106[2])	18 600
Andre grænsekontrolsteder ved den svensk-finske grænse	—	—	—	—	—	—	—	ca. 6 750	4 300
Stockholm (Skeppsbron)	1 369	420	35	750	19	145	8	1 377	ca. 950
							Tilsammen	279 767	124 793

[1]) I indkørselerne af i Sverige indregistrerede køretøjer i privat trafik er medregnet et mindre antal (højst 1 pct.) indkørseler i erhvervsmæssig trafik.

[2]) Ifølge foretaget trafiktælling i visse måneder.

Formålet med toldvæsenets grænsekontrol med motorkøretøjer.

Det er fælles for alle de nordiske lande, at toldvæsenets grænsekontrol med motorkøretøj strafikken tjener en række forskellige *fonnål af både toldmæssig og politimæssig karakter*. Motorkøretøjer er i alle de nordiske lande toldpligtige ved indførsel og er desuden på forskellig måde belagt med indenlandske afgifter. Den almindelige regulering af ind- og udførselen af varer, som i alle landene har været gældende igennem en årrække, har ligeledes skabt sit særlige behov for kontrol med motorkøretøj strafikken over landegrænserne. Der er i de enkelte landes lovgivning om motorkøretøjer bl. a. med henblik på færdselssikkerheden givet en række påbud om køretøjers indregistrering og indretning, om tegning af ansvarsforsikring og om, hvilket bevis for duelighed som motorfører den, der fører et motorkøretøj, skal være i besiddelse af. For udenlandske motorkøretøjers vedkommende påhviler det toldvæsenet ved indkørselen til landet at påse, at køretøjerne på de nævnte punkter opfylder betingelserne for at kunne anvendes i vedkommende land, og at de personer, der optræder som førere af køretøjerne, præsterer fornøden dokumentation for deres duelighed. På lignende måde skal toldvæsenet i Danmark og Norge overvåge, at der ikke indkøres motorkøretøjer, hvis vægt og dimensioner overstiger, hvad landets lovgivning tillader.

I de følgende afsnit gør man de enkelte led i toldvæsenets kontrol med motorkøretøjer til genstand for nærmere omtale, hvorefter man i tilslutning dertil vil gå ind på, hvilke muligheder der efter komiteens opfattelse foreligger for at afskaffe eller forenkle kontrollen i den internordiske trafik.

I. Den egentlige toldkontrol.

A. Det gældende kontrolsystem.

For alle de nordiske lande gælder det, at *indenlandsk registrerede motorkøretøj er* kan indkøres toldfrit ved tilbagekomst til hjemlandet. Det er dog en forudsætning herfor, at det pågældende køretøj vender tilbage fra udlandet i uændret stand. Har køretøjet under opholdet i udlandet været underkastet mere gennemgribende reparationer eller er væsentlige dele fornyet, bortfalder retten til toldfri genindførsel helt eller delvis. Alt efter forholdene bliver der tale om, at der må erlægges told og eventuelle andre indførselsafgifter enten af hele køretøjet, af de i udlandet afholdte reparationsomkostninger eller af de indsatte nye dele. Nyanskaffet automobiltilbehør må ligeledes toldberigtiges.

I alle de nordiske lande er indførselen og udførselen af varer af valutamæssige og forsyningsmæssige grunde undergivet en vis regulering. Der findes dog i alle landene på

dette område bestemmelser, hvorefter den midlertidige udførsel af indenlandske motorkøretøjer som. hovedregel kan ske uden særlig tilladelse.

[Danmark baseres grænsekontrollen med indenlandske motorkøretøjer udelukkende på køretøjernes indregistreringspapirer, der skal medfører og kunne forevises toldvæsenet. 1 disse dokumenter findes oplysninger bl. a. om indregistreringsnummer, fabrikat, årgang og chassisnummer. Man mener, at toldvæsenet heri som regel vil have et tilstrækkeligt grundlag til ved besigtigelsen af et motorkøretøj at kunne fastslå, om det som indenlandsk registreret er berettiget til toldfri genindkørsel. Ind- og udførselsreguleringen giver ikke anledning til særlige kontrolforanstaltninger.

J Norge og Sverige har man ved grænsekontrollen med indenlandsk*[1] motorkøretøjer, der udkøres til midlertidig brug i udlandet, allerede før ind- og udførselsrestriktionernes tid kendt til anvendelsen af en særlig tolderklæring eller identitetsseddel med nærmere beskrivelse af det pågældende motorkøretøj og dets tilbehør, hvis formål var at lette toldbehandlingen af motorkøretøjet ved dets tilbagekomst fra udlandet. Under den gældende ind- og udførselsregulering har man i Finland, Norge og Sverige af valuta- og forsyningsmæssige grunde fundet det nødvendigt at føre nøje kontrol med, at midlertidig udførte indenlandske motorkøretøjer genindføres inden for nærmere fastsatte frister. Dertil anvendes en særlig tolderklæring (Finland: förbindelse, Sverige: identitetsseddel), som for-Norges og Sveriges vedkommende er de allerede tidligere kendte i tillempet form. Den motorkørende må ved udkørselen til udlandet afgive erklæringen i to eksemplarer, hvoraf det ene tilbageholdes af toldvæsenet, medens det andet medgives den motorkørende i attesteret stand og skal afleveres til toldvæsenet ved tilbagekomsten til hjemlandet.

Alle de nordiske lande har ensartede regler om, at *udenlandsk registrerede motorkoretojer* kan indkøres toldfrit til midlertidig brug i det pågældende land, når køretøjerne under opholdet i landet ikke anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller til godsbefordring mellem indenlandske steder, og når køretøjerne genudkøres af landet inden for nærmere fastsatte frister. Det er yderligere en betingelse for toldfriheden, at ejeren eller brugeren af motorkøretøjet er en person, der ikke er fast bosat i landet. Som tilfældet i hovedsagen er for indenlandske motorkøretøjer, der midlertidig udkøres til udlandet, er fremmede motorkøretøjer, som indkøres midlertidig toldfrit i de nordiske lande, i alle landene fritaget for særlig ind- og udførselstilladelse.

Toldkontrollen med udenlandsk registrerede motorkøretøjer, der indkøres midlertidig toldfrit, tjener herefter stort set det samme formål i alle de nordiske lande, og kon trollens praktiske udformning er da også i det store og hele den samme i alle landene. Når et udenlandsk motorkøretøj indkøres toldfrit, er det toldvæsenets opgave at overvåge, at køretøjet tilligemed eventuelt tilbehør og udrustningsgenstande, der er indført toldfrit sammen med køretøjet, genudføres, og at genudførselen finder sted inden udløbet af den foreskrevne tidsfrist. Grundlaget for denne kontrol er såkaldte *toldpassersedler*, der findes i flere forskellige former. Det er imidlertid fælles for alle forekommende arter af toldpassersedler, at der i dem er anført sådanne oplysninger om det pågældende motorkøretøj med tilbehør, at toldvæsenet på udførselsstedet på grundlag deraf med sikkerhed kan fastslå, at det motorkøretøj, der udkøres, er det samme som det, der i sin tid er indkørt toldfrit. Det må endvidere af toldpassersedlen fremgå, hvornår køretøjet er indkørt i landet, for at toldvæsenet ved udkørselen kan kontrollere, at den gældende frist for genudførselen er

overholdt. Systemet forudsætter, at toldpassersedlen for et motorkøretøj udfærdiges i to eksemplarer. Begge eksemplarer forsynes ved køretøjets indkørsel med toldopsynets påtegning eller stempel om indkørselsdagen. Det ene eksemplar af toldpassersedlen tilbageholdes af toldopsynet på indkørselsstedet, medens det andet eksemplar medgives motorkøretøjets fører og skal afleveres til toldvæsenet på udkørselsstedet. Her forsynes det sidstnævnte eksemplar af toldpassersedlen med toldopsynets påtegning eller stempel om udkørselsdagen, hvorefter det pågældende toldkontor sender det til indkørselsstedets toldkontor, som ved at sammenholde de fremkomne udkørselsmeldinger med de foreliggende indkørselsmeldinger påser, at alle de på stedet toldfrit indkørte fremmede motorkøretøjer genudføres eller toldberigtiges på behørig vis. Danmark har dog den særlige ordning, at denne del af kontrollen er samlet i et centralregister for udenlandske motorkøretøjer i København, hvortil alle toldpassersedler om fremmede motorkøretøjers ind- og udkørsel indsendes fra grænsetoldstederne.

Skønt der gælder en undtagelse for de nordiske landes motorkøretøjer af stor praktisk betydning, er det dog i princippet hovedreglen, at fremmede motorkøretøjer ved toldfri indkørsel i de nordiske lande må stille *sikkerhed for betalingen af told og eventuelle andre indførselsafgifter*. Den stillede sikkerhed frigøres, når toldvæsenet i det pågældende land har givet toldpassersedlen attest om, at motorkøretøjet rettidigt er genudkørt af landet. Sikkerhedsstillelsen for tolden m. v. kan ske i form af et kontant depositum. Det er dog i praksis meget sjældent forekommende. Det normale er, at fremmede motorkøretøjer, som skal stille sikkerhed ved indkørselen i landet, medbringer en af en motorklub i hjemlandet udfærdiget garantierklæring, der er indrettet således, at den samtidig fungerer som toldpasserseddel for motorkøretøjet.

De særlige toldpapirer for motorkøretøjer (carnet de passages en douanes og triptyque), som motorklubberne udfærdiger til dette brug, har været kendt i en lang årrække og er skabt gennem *motorklubbernes internationale samarbejde*. Systemet bygger dog nu også på regeringsaftaler. Den 16. juni 1949 er der i Geneve af en række europæiske lande undertegnet en overenskomst om midlertidig anvendelse af bl. a. to af De Forenede Nationer udarbejdede forslag til internationale toldkonventioner om henholdsvis turisttrafik og erhvervskøretøjer til landevejstransport. Af de nordiske lande har foreløbig Danmark, Norge og Sverige tiltrådt overenskomsten. I konventionsforslagene indeholdes udførlige bestemmelser om motorklubbernes adgang til at udfærdige de foran omtalte tolddokumenter for motorkøretøjer, der er en kombination af et garantibevis og en toldpasserseddel. Det er i denne forbindelse værd at bemærke, at de omhandlede tolddokumenter i praksis ikke blot finder anvendelse, hvor det drejer sig om motorkøretøjer, der er hjemmehørende i et land, som har tiltrådt Geneve-overenskomsten af 1949. Systemet er i praksis udviklet så vidt, at det i de nordiske lande kun i forholdsvis ringe omfang forekommer, at et fremmed motorkøretøj, der efter de gældende regler skal stille sikkerhed for tolden m. v., ikke er forsynet med carnet eller triptyque.

Det internationale samarbejde mellem motorklubberne har gjort det muligt for praktisk taget enhver motorkørende, der ønsker at benytte sit motorkøretøj til rejser i udlandet, hos en motorklub i hjemlandet at få udfærdiget et af de omtalte tolddokumenter til brug over for toldmyndighederne i det eller de lande, som han agter at besøge på sin rejse. I henhold til de gældende internationale aftaler mellem motorklubberne, hvortil

knytter sig aftaler mellem det enkelte lands motorklub eller klubber og landets toldmyndigheder, har klubben eller klubberne i det land, hvori det udenlandske motorkøretøj indkøres toldfrit mod forevisning af carnet eller triptyque, overfor det pågældende lands toldvæsen påtaget sig garantien for betaling af told og indførselsafgifter af køretøjet i det tilfælde, at toldfriheden for køretøjet af en eller anden grund måtte bortfalde.

Et *carnet de passages en douanes,* der er langt det hyppigst anvendte af de af motorklubberne udstedte tolddokumenter, er indrettet således, at det lader sig anvende ved rejser gennem flere fremmede lande. Dokumentet foreligger i form af et hæfte, på hvis forside navnet på den nationale motorklub, der har udfærdiget og udleveret det, findes angivet. På forsiden findes endvidere en liste over de lande, hvor dokumentet er gyldigt som toldpasserseddel for det pågældende motorkøretøj, og udfor hvert land er anført navnet på den nationale motorklub, der i det enkelte land optræder som garant over for toldvæsenet. Ved udfærdigelsen forsynes hæfteomslaget med navn og adresse på ejeren eller brugeren af motorkøretøjet, og på omslagets anden side gives den nærmere beskrivelse af køretøjet, som er nødvendig af hensyn til toldvæsenets kontrol. Hvert af hæftets blade består af to afrivelige dele samt en talon. Begge de afrivelige dele er indrettet til at indeholde de samme oplysninger om ejeren eller brugeren af motorkøretøjet og om motorkøretøjet som dem, der findes på omslaget. Hvert blad i carnet-hæftet kan derfor bruges som toldpasserseddel ved ind- og udkørselen af et land. Ved indkørselen udtager og tilbageholder toldopsynet den ene af bladets afrivelige dele og forsyner talonen med datostempel om indkørselen. Den anden afrivelige del af bladet udtages ved udkørselen, samtidig med at toldopsynet forsyner talonen med datostempel om udkørselen.

Triptyque, der som nævnt er mindre anvendt end carnet de passages en douanes, adskiller sig fra dette ved kun at være anvendeligt til ind- og udkørsel i et enkelt fremmed land, men er i øvrigt i princippet af samme indhold som carnetet og bruges på tilsvarende måde som toldpasserseddel. Et triptyque kan i den tid, det er gyldigt, anvendes en eller flere gange til ind- og udkørsel i det land, for hvilket det gælder.

Både carnet og triptyque kan udstedes med en *gyldighedstid på indtil et år.* Maksimumsgyldigheden stemmer overens med den frist på indtil et år, inden for hvilken fremmede motorkøretøjer, der er indkørt midlertidig toldfrit mod sikkerhedsstillelse, efter de gældende bestemmelser i de nordiske lande som hovedregel må genudkøres, dersom ikke toldfriheden skal fortabes.

I visse tilfælde er genudkørselsfristen dog kortere. For fremmede lastmotorkøretøjer, der indkøres i Danmark midlertidigt toldfrit mod kontant depositum for tolden, gælder således den særlige regel, at genudførselsfristen er på kun 3 måneder. 1 Finland or genudkørselsfristen for alle motorkøretøjer uden carnet eller triptyque 6 måneder og i Sverige 3 måneder.

Motorkøretøjer, der er indregistreret i et nordisk land, kan ganske som andre fremmede motorkøretøjer benytte carnet eller triptyque til midlertidig toldfri indkørsel for et tidsrum af indtil et år i andet nordisk land.

I de fleste tilfælde vil de nordiske landes motorkørende dog kunne undgå besværet og udgifterne ved at skulle skaffe sig en af motorklubbernes toldpassersedler ved i stedet for at gøre brug af den såkaldte *nordiske toldpasserseddel,* der finder anvendelse i alle fire nordiske lande. Mod afgivelse af nordisk toldpasserseddel kan et motorkøretøj, der er

indregistreret i et nordisk land, indkøres midlertidig toldfrit i andet nordisk land for et tidsrum af *indtil tre måneder* uden nogen sikkerhedsstillelse for tolden m. v., blot mod ejerens eller brugerens skriftlige erklæring til toldvæsenet i indførselslandet om at ville genudføre køretøjet rettidigt. Blanketterne til nordisk toldpasserseddel kan de motorkørende få både hos motorklubberne og hos toldvæsenet ved grænserne. Ved hver indkørsel i andet nordisk land skal toldpassersedlen afgives i to eksemplarer, hvoraf det ene eksemplar tilbageholdes af toldopsynet på indkørselsstedet, medens det andet eksemplar efter at være forsynet med toldopsynets påtegning eller stempel om indkørselsdagen medgives den motorkørende, der skal aflevere det til toldopsynet på udkørselsstedet, når han igen forlader det pågældende land. De nordiske lande anvender ikke ganske ligelydende blanketter til nordisk toldpasserseddel, men blanketternes indhold er dog i det væsentlige det samme. De oplysninger, som den motorkørende skal påføre blanketten om sit navn og sin bopæl samt om køretøjet, er — som ved de andre former for passersedler — hvad der anses for nødvendigt af hensyn til toldvæsenets kontrol med, at genudførsel eller toldberigtigelse sker, og at den finder sted i rette tid, d. v. s. senest tre måneder efter indkørselsdagen.

B. Mulighederne for en forenkling af kontrolsystemet.

Ved overvejelsen af, om den egentlige toldkontrol med motorkøretøjer i den internordiske trafik lader sig afskaffe eller forenkle, vil det være hensigtsmæssigt at opdele motorkøretøjerne i to kategorier — nemlig dels motorkøretøjer, der er indregistreret i et nordisk land, dels motorkøretøjer, der er indregistreret i et ikke-nordisk land - og behandle de to kategorier hver for sig.

1. Motorkøretøjer, der er registreret i de nordiske lande.

Toldvæsenets kontrol med motorkøretøjer, der er indregistreret i de nordiske lande, omfatter dels kontrollen med det pågældende lands egne køretøjer dels kontrollen med køretøjer, der er indregistreret i andet nordisk land. Kontrollen med landets egne og med fremmede motorkøretøjer tjener i en vis udstrækning omtrent samme formål. Landets *egne motorkøretøjer* kan efter midlertidig benyttelse i udlandet genindføres toldfrit, når køretøjet genindføres i samme stand som den, hvori det er udkørt af hjemlandet. I dette tilfælde skal toldvæsenet med andre ord påse, at køretøjet ikke under opholdet i udlandet har gennemgået mere omfattende fornyelser eller er blevet udrustet med nyt tilbehør af væsentlig betydning. [så fald skal der finde en toldberigtigelse sted. Hvad angår de *fremmede motorkøretøjer* skal toldvæsenet på lignende måde overvåge, at det køretøj, hvis genudkørsel toldvæsenet attesterer på toldpassersedlen, virkelig er det køretøj, som toldpassersedlen gælder for, og som tidligere er indkørt toldfrit på den betingelse, at det genudføres efter midlertidig benyttelse i landet.

Den enkleste form for den omtalte *identitetskontrol med indenlandske motorkoretøjer* forekommer i Danmark, h vor man bygger udelukkende på køretøjernes *indregistreringspapirer* og de deri indeholdte oplysninger om køretøjets art. Den motorkørende har derfor pligt til at medføre sin registreringsattest, men han besværes sædvanligvis ikke med

at skulle medbringe eller udfylde specielle tolddokumenter af hensyn til hjemlandets grænsetoldkontrol. Når kontrollen i Finland, Norge og Sverige er mere kompliceret, skyldes det — som nedenfor omtalt — ikke alene rent toldmæssige hensyn.

Det er ikke af hensyn til told- og forbrugsafgiftsbeskatningen nødvendigt for toldvæsenet at føre kontrol med, at indenlandske motorkøretøjer, der udkøres til udlandet, bliver genindfort. Toldvæsenet kan nøjes med at påse, at de motorkøretøjer, der vender tilbage fra udlandet, faktisk er indenlandske. I Danmark fører toldvæsenet da heller ikke nogen speciel kontrol med. at indenlandske motorkøretøjer, der udføres midlertidigt, bliver genindfort på behørig måde. I de andre nordiske lande praktiserer man derimod for tiden i det væsentlige af valuta- og forsyningsmæssige grunde en kontrol med genindførselen af indenlandske motorkøretøjer ved hjælp af de foran på sid" 12 omtalte erklæringer, som de motorkørende må afgive ved udkørselen til udlandet og genindkørselen derfra.

Efter det for komitéen foreliggende har kontrollen med indenlandske motorkøretøjer, der udkøres midlertidigt til udlandet, udelukkende på grundlag af køretøjernes registreringspapirer ikke i Danmark ført til misbrug af nævneværdig betydning. På baggrund heraf samt under hensyn til den bedring i forsyningsforholdene, som udviklingen i de senere år har fort med sig, finder komitéen, at det skulle være muligt for alle de nordiske lande at se bort fra særlige kontrolforanstaltninger for udførselen og gen indførselen af indenlandske motorkøretøjer, der udkøres til midlertidig brug i udlandet, saledes at kontrollen udelukkende sker på grundlag af disse køretøjers registreringspapirer (Danmark: indregistreringsattest, Finland: registerbok. Norge: vognkort og Sverige: besiktningsinstrument) eller anden foreliggende dokumentation, der på tilsvarende måde kan tjene til koretojets identifikation. For svenske motorkøretøjers vedkommende bør således bilskattekvittering for det pågældende år kunne godkendes, dersom den forsynes med oplysning om koretojets fabrikat, type og chassisnummer.

Hvad angår *andet nordisk lands motorkøretøjer,* der indkøres midlertidig toldfrit, ligger det nær for at overveje, om ikke toldkontrollen med disse kan tilrettelægges på samme enkle måde som den foreslåede kontrol med indenlandske køretøjer. Hvad identitetskontrollen angar, synes der ikke at kunne være afgørende hindringer derfor. Man kan maske indvende, at registreringspapirerne ikke altid vil indeholde de tilstrækkelige oplysninger til en sådan brug, idet man f. eks. i visse tilfælde ikke deri vil finde en fyldestgørende angivelse af, med hvilke tilbehørsgenstande køretøjet er udrustet. Denne mangel må dog i samme udstrækning gøre sig gældende ved identitetskontrollen med indenlandske motorkøretøjer på grundlag af registreringspapirerne (for svenske køretøjer bilskattekvittering) og bor derfor ikke kunne stille sig hindrende i vejen for en forenkling af kontrollen med fremmede køretøjer.

Det må erkendes, at man både af toldmæssige grunde og af hensyn til *don* almindelige ind- og udførselsregulering har en væsentlig interesse i at sikre sig mod. at andet nordisk lands motorkøretøjer forbliver i landet udover de foreskrevne tidsfrister for den midlertidige, benyttelse. Det kan ikke nægtes, at kontrollen ved hjælp af toldpassersedler i den henseende er meget effektiv. En kontrol af denne art ligesom den af Finland, Norge og Sverige praktiserede kontrol med indenlandske motorkøretøjer, der midlertidigt udkøres til udlandet, er dog behæftet med den ulempe, at den volder alle motorkørende, der

passerer grænserne, samme besvær, skønt det i langt de fleste tilfælde på forhånd er åbenbart, at grænsepassagen sker i lovligt ærinde og ikke i den hensigt at begå ulovligheder. Hvor det f. eks. drejer sig om turistkørsel eller godstransport til og fra udlandet, vil selve formålet med ind- og udkørselen uden videre sikre, at opholdet i indlandet eller i udlandet bliver ret kortvarigt. På den anden side kan en kontrol som den nuværende, der i hovedsagen hviler på grænsetoldkontrollen, ikke skabe noget sikkert værn mod ulovligheder. *Don* nuværende ordning kan f. eks. ikke hindre, at et fremmed motorkøretøj efter indkørselen overlades en indenlandsk bosat person til brug, og rent faktisk kan en sådan ulovlig benyttelse af køretøjet udstrækkes over ubestemt tid, når blot der drages omsorgfor, at køretøjet ved udkørsel til udlandet og umiddelbart efterfølgende genindkørsel får toldpassersedlen fornyet, hvergang gyldighedsfristen udløber.

For motorkøretøjer, der er hjemmehørende i andet nordisk land, finder komiteen det herefter ubetænkeligt at foreslå, at kontrollen med disse sker på samme måde, som komiteen har foreslået kontrollen med indenlandske motorkøretøjer tilrettelagt, d. v. s. mod eventuel forevisning af de pågældende køretøjers registreringspapirer eller andre foreliggende egnede bevisligheder jfr. side 10. Den særlige genudførselsfrist på 3 måneder for motorkøretøjer, der indkøres på nordisk toldpasserseddel, foreslås ophævet, således at nordiske motorkøretøjer i overensstemmelse med den frist, der gælder for motorkøretøjer, som indkøres på earnet eller triptyque, kan opholde sig midlertidig toldfrit i indtil 1 år i andet nordisk land. Komiteen har herved for øje, at der kan forekomme tilfælde, hvor en motorkørende fra andet nordisk land kan have en fuldt berettiget interesse i at udstrække sit ophold i det land, han midlertidigt opholder sig i, udover 3 måneder.

Komileen har gjort sig klart, at den foreslåede omlægning af kontrollen med fremmede nordiske motorkøretøjer vil gøre det umuligt for toldvæsenet ved grænsen at fore nogen kontrol med, at den gældende genudførselsfrist for midlertidigt indkørte køretøjer overholdes. Udgangspunktet for beregning af opholdets varighed ville jo ikke være kendt. Komiteen mener imidlertid, at den nuværende kontrol ved gramsen volder både de motorkørende og toldvæsenet et besvær, som ikke står i rimeligt forhold til, hvad der derved opnås. Hvis reglerne om indregistrering af motorkøretøjer er indrettet saledes, at intet køretøj kan indregistreres, uden at der foreligger betryggende dokumentation for, at fornøden indførselstilladelse foreligger, og at eventuel fornøden told- og afgiftsberigtigelse har fundet sted forinden, er der ingen nævneværdig fare for, at bortfaldet af toldpassersedlerne og den dermed forbundne kontrol skal åbne mulighed for indsmugling af motorkøretøjer. Reglerne om indregistrering i Danmark, Finland og Norge er af denne art, og det er komiteen bekendt, at gennemførelsen af tilsvarende regler for tiden overvejes i Sverige. Komiteen ønsker i denne forbindelse at pege på det formålstjenlige i, at der skabes et hensigtsmæssigt samarbejde mellem myndighederne i de nordiske lande med henblik på at hindre ulovlige overflytninger af motorkøretøjer fra et nordisk land til et andet, jfr. side 23.

I øvrigt er det som senere nærmere uddybet komiteens opfattelse, at den fornodne kontrol med, at fremmede motorkoretøjer ikke anvendes på ulovlig måde i opholdslandet, må varetages af politiet som led i dets almindelige kontrol med motorkøretøjstrafikken.

Det er endelig komiteen bekendt, at den i de nuværende toldpassersedler foreliggende dokumentation om tidspunktet for et udenlandsk motorkøretøjs indkørsel efter de

i Norge ga4dende regler for toldberegningen af motorkøretøjer lægges til grund ved fastsættelsen af toldberegningsværdien i de tilfælde, hvor midlertidig toldfrit indkørte motorkoretøjer senere skal toldbe rigtige s. Det er imidlertid komiteens håb, at disse fortoldningsregler lader sig tillempe, saledes at man ikke af den grund behøver at fastholde kravet om afgivelse af nordisk toldpasserseddel ved midlertidig indkørsel af nordiske køretøjer.

For motorkøretøjer, der er hjemmehørende i et nordisk land. skal det altså kun kræves, at de medfører registreringspapirer eller anden dokumentation, som gør det muligt at identificere køretøjerne.

Nogen toldpasserseddel skal ikke mere være nødvendig.

Komiteen mener, at man ved en sådan ordning vil opnå den store praktiske fordel, at man kan give afkald på toldeftersyn af samtlige ind- og udkørende motorkøretøjer og i stedet for nøjes med stikprøvevis eftersyn.

2. **Motorkøretøjer,** der er registreret i ikke-nordisk land.

Blandt de motorkøretøjer, der passerer de vigtigste internordiske grænseovergange, udgor motorkøretøjer, der er registreret i andre lande end de nordiske, en ret betydelig andel, jfr. tabellerne i indledningen. Skal man opnå en hurtig afvikling af toldkontrollen med motorkoretø jer, er det derfor vigtigt, at man får skabt en ordning, hvorefter også denne kategori af motorkoretøjer kan passere de internordiske grænser uden at skulle opholdes af afstemplingen af toldpassersedler m. v.

Som foran beskrevet fører hvert enkelt af de nordiske lande en kontrol med indforselen og genudførselen af de omhandlede fremmede motorkøretøjer, som hvad den egentlige toldkontrol angår bygger på ret nøje overensstemmende principper. Kontrollen hviler i praksis i de allerfleste tilfælde på de af motorklubberne udfærdigede toldpassersedler (carnet og triptyque). Ved et samarbejde mellem de nordiske landes toldmyndigheder må det efter komiteens skøn uden væsentlige vanskeligheder være muligt at se bort fra en afstempling af toldpassersedlerne ved de internordiske grænseovergange og udelukkende henlægge kontrollen med de fremmede motorkøretøjers genudførsel indenfor de foreskrevne frister til det nordiske områdes ydergrænser. Det forudsætter, at udkørselsmeldinger om motorkøretøjer, der genudføres fra Norden fra et andet land *end* det, hvor indførselen i sin tid er sket, tilstilles de respektive toldmyndigheder i indkørselslandet. På tilsvarende made må toldmyndighederne i indkørselslandet have melding om fremmede motorkøretøjer, der efter indkørselen toldberigtiges og indregistreres i andet nordisk land. Det må antagelig blive en naturlig følge af kontrollens henlæggelse til ydergramserne, at den nu i det enkelte land gældende genudførselsfrist på et år kommer til at gælde det nordiske område som helhed, men da de af motorklubberne udfærdigede toldpassersedler netop har en gyldighedstid på indtil et år, kan det næppe være forbundet med nogen ulempe. Da den motorkorende skal medbringe sit carnet eller triptyque, vil toldopsynet ved de internordiske grænseovergange på grundlag deraf i det omfang, det findes pakrævet, kunne kontrollere køretøjets identitet i lighed med den kontrol, der bliver tale om for de nordiske motorkøretøjers vedkommende på grundlag af indregistreringspapirerne. De nordiske lande vil på den måde. komme til at udgøre et fadles „carnetområde".

Samtidig mod at udgøre det tekniske grundlag for toldvæsenets kontrol med de fremmede motorkøretøjers rettidige genudførsel, indeholder de omtalte af motorklubberne udfærdigede toldpassersedler de respektive nationale klubbers garanti overfor vedkommende lands toldmyndigheder for betaling af told og andre indførselsafgifter i tilfælde af manglende genudførsel eller af anden årsag indtrædende toldpligt. Forinden de nordiske landes toldmyndigheder kan erstatte de nuværende nationale kontrolsystemer med en fælleskontrol på de nordiske landes ydergra)nser, må der derfor tilvejebringes forståelse med landenes motorklubber om, at den garantierklæring, der afgives til toldvæsenet i indkørselslandet, skal gælde som sikkerhedsstillelse for toldens eventuelle betaling ikke blot i det pågældende land, men i hvert af de nordiske lande. Da man efter de hidtil indhøstede erfaringer kan regne med, at garantien kun i et ganske ringe antal tilfælde vil blive aktuel, kan det næppe rejse alvorlige problemer for motorklubberne eller for toldmyndighederne, at størrelsen af toldbeløbet for et motorkøretøj vil være forskelligt, alt efter hvilken af de nordiske landes toldtariffer der kommer til anvendelse ved beregningen. Kan man ydermere påregne, at alle de nordiske lande gennemfører en kontrol med toldberigtigelsen ved indregistreringen af motorkøretøjer i lighed med den ordning, som allerede nu kendes i Danmark, Finland og Norge, vil der kun ganske undtagelsesvis kunne tænkes at forekomme tilfælde, hvor motorklubbernes økonomiske ansvar aktualiseres. Det må dog forudsa)ttes, at der tilvejebringes aftale mellem på den ene side de nordiske landes toldmyndigheder, og på den anden side motorklubberne om, hvordan opstående spørgsmål af denne art skal reguleres. Det fremgår da også af den som bilag optrykte skrivelse af 23. april 1952 fra De nordiske motororganisationers permanente komité, at man fra motorklubbernes side stiller sig positivt til tanken om en forenkling af kontrollen med de fremmede motorkøretøjer.

Endnu står det problem tilbage, at det i nogle tilfælde vil forekomme, at fremmede motorkøretøjer, der ønskes indkørt midlertidig toldfrit i et nordisk land, ikke medfører carnet eller triptyque og derfor efter de gældende regler er henvist til at stille kontant depositum for toldbeløbet. Det vil næppe kunne volde nogen vanskelighed for de nordiske landes toldmyndigheder at nå til enighed om en fælles toldpasserseddel til brug i sådanne tilfælde gældende for midlertidig toldfri indkørsel i hele det nordiske område på samme måde som motorklubbernes passersedler.

Det eneste specielle spørgsmål, der skal løses i denne forbindelse, er tilvejebringelsen af en aftale mellem landene om reglerne for depositumsstillelsen. I øjeblikket vil størrelsen af det kontante depositum for tolden m.v. blive beregnet på grundlag af det enkelte lands toldtarif m. v. Beløbets størrelse vil derfor ikke være det samme i de forskellige nordiske lande. Man kan da vælge at træffe aftale om, at depositumsbeløbet skal fastsættes således, at det svarer til told m. v. af motorkøretøjet i det nordiske land, hvis toldtarif og afgiftssatser giver det højeste beløb. En sådan ordning vil dog uden tvivl være forbundet med betydelige administrative vanskeligheder, idet den forudsætter, at de nordiske landes toldtjenestemænd skal have et ret indgående kendskab til alle fire landes beskatningsregler på dette område. Dertil kommer, at regler af den art vel næppe er forenelige med den gældende told- og afgiftslovgivning i de nordiske lande og muligvis kan give anledning til ret komplicerede lovtekniske problemer. Efter komiteens opfattelse må man foretrække en ordning, hvorefter det omhandlede depositum i hvert enkelt land beregnes efter samme

regler som hidtil. **Det** vil med andre ord sige, at det bliver indkørselslandets toldsatser m. v., der kommer til at bestemme størrelsen af det kontante depositum for det indkørende fremmede motorkoretoj. Som før omtalt vil man efter komiteens skøn opnå et betryggende værn mod misbrug af fremmede motorkøretøjers ret til midlertidig toldfri indkørsel ved at gore indregistreringen af motorkøretøjer betinget af, at der forinden foreligger dokumentation for, at eventuel fornoden toldberigtigelse har fundet sted. Det må dog anbefales, at det af toldpassersedlen eller af depositumsbeviset klart kommer til at fremgå, at køretojet ikke anses for endelig toldberigtiget ved indbetaling af depositum, og at det derfor må underkastes toldbehandling, forinden det kan indregistreres i noget af de nordiske lande. Endelig må der i aftalen mellem de nordiske lande om den omtalte ordning optages bestemmelser om depositumsbeløbets overførsel mellem landene, således at der åbnes de fremmede motorkørende ret til at få beløbet tilbagebetalt ved den grænseovergang, hvor det nordiske område forlades, uanset om udkørselen finder sted fra andet nordisk land end indkørselslandet.

II. Den politimæssige kontrol med udenlandske motorkøretøjer.

A. Det gældende kontrolsystem.

Den polifinuessige kontrol ved motorkøretøjers grænsepassage falder i 3 hovedgrupper: 1. kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og storrelse, 2. kontrol med forerens duelighed, 8. kontrol med, at der er tegnet ansvarsforsikring.

1. Kontrol med **motor kør etø** jets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse.

Som vilkår for at benytte et motorkøretøj kræves i alle de nordiske lande, at køretøjet er i forsvarlig stand, og at det opfylder visse bestemte krav med hensyn til indretning, der stort set er ensartede.

At et motorkoretøj opfylder disse krav, konstateres ved den syning og registrering, der kræves, for køretøjet tages i brug. I Danmark, Finland og Norge forsynes køretojet ved registreringen med nummerplader som synligt vidnesbyrd om, at det er godkendt til kørsel. 1 Sverige har registrerede motorkøretøjer vel nummerplader, men disse er ikke nogen sikkerhed for, at et køretøj er registreret, idet nummerplader kan købes frit i forretninger. Derimod er de registrerede motorkøretøjer med enkelte undtagelser forsynet med et særligt mærke, der tjener som bevis (kvittering) for, at den særlige bilskat er betalt; har et motorkøretøj dette skattemærke, er det et sikkert udtryk for, at køretøjet er registreret. I alle landene udfærdiges desuden en registreringsattest.

Udenlandske motorkøretøjer, der hidrører fra et land, med hvilket der er afsluttet internationale overenskomster, skal under midlertidigt ophold ikke opfylde de krav til indretning og udstyr, som findes i indkørselslandets lovgivning; men køretøjet kan frit køre ind, for så vidt det er indrettet i overensstemmelse med de i de respektive overenskomster fastsatte bestemmelser. Efter disse overenskomster skal køretøjerne være forsynet med hjemlandets nummerplader og nationalitetsmærke. Desuden kræves det efter

don internationale automobilkonvention, undertegnet i Paris den 24. april 1926, at don indkørende er i besiddelse af et internationalt kørecertifikat, udstedt i løbet af det sidste år og lydende på det pågældende køretøj. Det internationale kørecertifikat indeholder på en række sprog, så at det stort set kan forstås i hele verden, bl. a. oplysninger om ejerens navn og bopæl, køretøjets fabrikat og chassisnummer og dets registreringsnummer. I den internationale færdselskonvention, undertegnet i Geneve den 19. september 1949, der er underskrevet af Danmark, Norge og Sverige, men indtil nu alene ratificeret af Sverige, afskaffes det internationale køreeertifikat. For at drage fordel af konventionens bestemmelser kræves det, at køretøjet er indregistreret i en af de stater, der er tilsluttet konventionen, og udover nummerplader og nationalitetsmærke, kan den indkørende bevidne dette ved hjælp af en registreringsattest, der mindst indeholder oplysninger om køretøjets nummer (svarende til nummerpladen), køretøjets fabrikat og chassisnummer, dato for første registrering og indehaverens fulde navn og faste bopæl. 1 Danmark og Norge kræver man ikke længere det internationale kørecertifikat, men anser en registreringsattest indeholdende de foranna3vnte oplysninger for tilstrækkelig dokumentation ved indkørsel.

For køretøjer, indregistreret i do nordiske lande, har der i henhold til særlige indbyrdes aftaler i lang tid kun været krævet registreringsattest. Tilsvarende aftaler findes mellem på den ene side henholdsvis Danmark, Norge og Sverige og på den anden side Tyskland.

Er et motorkoretøj ikke forsynet med nationalitetsmærke og nummerplade, kan det dog midlertidigt benyttes under forudsætning af, at det forsynes med en særlig nummerplade (i Danmark gransenummerpiade, i Finland X-nummerplade, i Norge Q-nummerplade og i Sverige turistvagnsskylt). Denne nummerplade udleveres af politiet uden særlig undersøgelse af motorkøretøjet, såfremt der forevises internationalt kørecertifikat eller andet af en udenlandsk myndighed udstedt bevis for, at det opfylder de i hjemlandet gældende forskrifter. Dersom sådant bevis ikke forevises, må køretøjet undersøges og godkendes af den mot or sagkyndige (i Finland og Sverige besiktningsmannen, i Norge den bilsakkyndige), forinden midlertidige nummerplader udleveres.

I Danmark og Norge skal toldmyndighederne desuden påse, at motorkøretøjets vægt og størrelse ikke overstiger de herom gældende bestemmelser, der iøvrigt er meget forskellige i de to lande, eller at der foreligger dispensation. I Finland og Sverige føres ingen sådan fast kontrol ved indpassagen, men det er overladt til politiets løbende kontrol at påse, at de i disse lande gældende bestemmelser om vægt og størrelse overholdes.

Overdrages et udenlandsk køretøj til en person, der har fast bopæl i indkerselslandet, eller tager ejeren af køretøjet fast bopæl i dette, skal køretøjet indregistreres efter de sædvanlige herfor ga)ldende regler.

2. Kontrol med førerens duelighed.

Et motorkøretøj må alene føres af personer, der har erhvervet førerbevis i det pågældende land, i Danmark, Finland og Norge gennem politiet, i Sverige gennem lensstyrelsen.

Udenlandske motorkøretøjer må dog under midlertidigt ophold føres af personer, der er i besiddelse af et internationalt førerbevis, udstedt i løbet af det sidste år. Bestem-

melserne om internationale førerbeviser er givet i den under 1 nævnte internationale automobilkonvention af 24. april 1926. Den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 har principielt anerkendt nationale førerbeviser som tilstrækkelig dokumentation for kørefærdighed i international trafik, men åbner dog stadig mulighed for, at man kan kræve internationalt førerbevis, specielt for så vidt angår førere fra lande, hvor førerbevis ikke kræves, eller hvor hjemlandets førerbevis ikke er udfærdiget i overensstemmelse med den formular for nationalt førerbevis, som er angivet i konventionen.

Personer, der er hjemmehørende i et af de nordiske lande og er i besiddelse af et gyldigt førerbevis, udstedt i et af disse lande, kan under midlertidigt ophold i et af de andre nordiske lande føre personmotorkøretøj i ikke-erhvervsmæssig trafik. En lignende ordning gælder i Danmark, Norge og Sverige for personer, der er hjemmehørende i Tyskland og er i besiddelse af tysk førerbevis: dette skal dog for at kunne benyttes til kørsel i Norge og Sverige være oversat til dansk, norsk eller svensk. Til at føre lastmotorkøretøjer og personmotorkøretøjer i erhvervsmæssig trafik kræves derimod internationalt førerbevis.

3. Kontrol med ansvarsforsikring.

For ethvert motorkøretøj skal der i alle de nordiske lande være tegnet ansvarsforsikring, men reglerne om forsikringens størrelse er forskellige.

For udenlandske motorkøretøjer gælder det i alle de nordiske lande, at toldmyndighederne skal påse, at der foreligger en for kørsel i det pågældende land gyldig ansvarsforsikring. Denne forsikring kan enten bestå i et forsikringskort, der medføres fra hjemlandet, det såkaldte carte d'assurance, serie A, eller i forsikringskort, der løses hos toldmyndighederne, det såkaldte carte d'assurance, serie B.

Carte d'assurance, serie A, udstedes af et selskab i motorkøretøjets hjemland, med hvilket de nordiske landes trafikforsikringsforeninger har sluttet overenskomst; de respektive trafikforsikringsforeninger hæfter derefter for enhver skade, som det pågældende udenlandske køretøj forvolder, men får den udlagte erstatning refunderet af det forsikringsselskab i motorkøretøjets hjemland, hvori det er forsikret. Kortet udstedes på blanketter, der leveres af den pågældende trafikforsikringsforening, og udfyldes i motorkøretøjets hjemland.

Carte d'assurance, serie B, løses for et vist antal dage, og køretøjet er herefter forsikret i de respektive trafikforsikringsforeninger. Ved køretøjets gemulkørsel kontrollerer toldmyndighederne, at der foreligger behørig forsikring og efteropkræver eventuel forsikringspræmic for den tid, som køretøjets ophold i landet har oversteget det tidsrum, for hvilket der er løst forsikringskort ved indkørselen. Betales skyldig præmie ikke, tilbageholdes koretoj et, til præmien betales, og der haves forret i køretøjet for præmiekravet fremfor al anden gæld, bortset fra mulig kørselsafgift.

Den 1. januar 1953 er en ny international aftale om ansvarsforsikring trådt i kraft, som kan forventes at ville medføre, at brugen af de hidtidige serie A- og B-kort vil formindskes. Hovedpunkterne i den nye ordning er, at der i hvert land skal oprettes en central organisation af forsikringsselskaber (bureau), der skal anerkendes af landets regering. Bureauet udsteder forsikringskort, der fordeles blandt forsikringsselskaberne. På kortet er angivet, med hvilke lande bureauet har sluttet overenskomst om at hæfte for skader under kørsel

med motorkøretøjer fra bureauets hjemland. Forsikringsselskabet udfylder på begæring kortet til den person, der skal til udlandet, og kortet gælder for alle de lande, der ikke er udstreget på kortet. Skor der en skade under kørsel i et land, som er anført på kortet, hæfter bureauet i det land, hvor skaden er sket; dette bureau får derefter den udlagte erstatning refunderet af hjemlandets bureau.

I de nordiske lande har der i en årrække bestået sådanne bureauer, de nordiske trafikforsikringsforeninger, der er anerkendt af regeringerne. Det af disse foreninger i sin tid skabte system med carte d'assurance, serie A, har i væsentlig grad vatret mønster for den ny internationale ordning.

For køretøjer, indregistreret i et af de nordiske lande, kræves ved kørsel i et andet nordisk land ingen særskilt ansvarsforsikring, men toldmyndighederne påser blot, at køretøjet er indregistreret i et nordisk land, og forlanger til godtgørelse heraf enten internationalt kørecertifikat eller registreringsattest fra det pågældende land eller eventuelt anden dokumentation for registrering. De respektive trankforsikringsforeninger hæfter inden for rammerne i det pågældende lands lov for al skade, som køretøjet måtte forvolde, men får derefter den udlagte erstatning refunderet af det selskab, hvori køretøjet er forsikret.

B. Mulighederne for en forenkling af kontrolsystemet.

På samme måde som ved spørgsmålet om den toldmæssige kontrol opdeles motorkøretøjerne i to kategorier, 1) motorkøretøjer, der er indregistreret i et nordisk land, og 2) motorkøretøjer, der er indregistreret i et ikke-nordisk land. Indenfor hver af disse kategorier behandles spørgsmålet i de samme 3 relationer som foran under A.

1. Motorkøretøjer, der er registreret i de nordiske lande.

a. Kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse.

Efter komiteens opfattelse skal der som nævnt foran side 17 som hidtil medbringes registreringsattest eller anden foreliggende dokumentation, der på lignende måde kan tjene til køretøjets identifikation, ved kørsel til et andet nordisk land. Af hensyn tilden politimæssige kontrol er der ikke noget til hinder for, at man ved grænsepassagen kun stikprøvevis påser, at sådan dokumentation faktisk medføres. Motorkøretøjet er forsynet med hjemlandets nummerplader, og heri ligger i praksis den tilstrækkelige garanti for, at køretøjet er indregistreret.

Gennem den hidtidige toldmæssige kontrol er det påset, at køretøjet kun benyttes midlertidigt udenfor hjemlandet, og politiet får underretning, såfremt toldvæsenet konstaterer, at et køretøj ikke er genudført. Men der kan ikke af hensyn til interessen i, at køretøjet indregistreres på det sted, hvor det benyttes, indvendes noget imod, at den nuværende toldmæssige kontrol sløjfes; det må overlades dels til det stedlige politi, dels til den almindelige løbende politikontrol på landevejene, at føre den fornødne kontrol med, at et køretøj, der er indregistreret i et andet nordisk land, nu indregistreres på opholdsstedet, enten fordi ejeren har taget fast bopæl her, eller fordi køretøjet er overdraget til en af landets indbyggere. En praktisk betydningsfuld hjælp ved denne kontrol kan politiet få gennem opkrævningen af de årlige bilskatter; befinder et motorkøretøj sig fast i et andet

land, fordi ejeren er flyttet dertil, vil skatteopkrævningen blive returneret, og politiet opdager herigennem, at den pågældende er flyttet uden at gøre anmeldelse til motorregistret, og kan undersøge forholdet nærmere. Er motorkøretøjet solgt til et andet land, uden at der er sket melding til motorregistret, kan det ikke i det lange løb ventes, at den tidligere ejer vil fortsætte med at betale bilskatten, og det vil ved en undersøgelse kunne opklares, hvor motorkøretøjet befinder sig. For udsaltningen for, at der gennem opkrævningen af bilskat kan fores nogen kontrol med køretøjets opholdssted, er alene, at der samarbejdes mellem de nordiske landes politimyndigheder.

Den kontrol med motorkøretøjers vægt og størrelse, som i Danmark og Norge foretages af toldmyndighederne, må efter de pågældende nationale gruppers opfattelse opretholdes. Bestemmelserne om motorkøretøjers vægt er udformet efter den belastning, som veje og broer kan bære, og det er derfor vanskeligt at fa bestemmelserne, der er meget forskellige i de nordiske lande, ændret, således at de bliver ensartede. »Selv om godstransporten ad landevej og turisttrafikken med omnibusser i de senere år lutr været stærkt stigende, vil det dog næppe være nogen stor hindring for trafikken, at der stadig ved de internordiske grænser fores kontrol med overholdelsen af de gældende vægtbestemmelser. Af hensyn til. denne kontrol må kravet om, at registreringsattest medfores. opretholdes for så vidt angår større lastmotorvogne og omnibusser.

b. Kontrol med forerens duelighed.

Den gældende ordning, hvorefter det nationale førerbevis under midlertidigt ophold i et andet nordisk land er tilstrøkkeligt for førere af personmotorkøretøjer i ikke-erhvervsnuessig trafik, har ikke haft nogen ulemper, og det synes ganske ubetænkeligt at udvide *dvn* til at gælde for førere af alle arter af motorkøretøjer, således at det internationale førerbevis afskaffes helt i den internordiske trafik. Det internationale førerbevis er alene en afskrift på en række sprog af det nationale førerbevis, så at det kan forstås overalt; bortset fra Finland er der mellem de nordiske lande ikke sådanne sproglige vanskeligheder, at det kan berettige til at opretholde kravet om det internationale førerbevis, hvortil der iovrigt yderligere er knyttet den ulempe, at det kun er gyldigt i et år.

Komiteen har haft under overvejelse at foreslå, at et i et nordisk land udstedt førerbevis uden videre skal kunne anvendes i et andet nordisk land uden hensyn til, om opholdet er midlertidigt eller fast. Men da førerbeviser i Danmark, Finland og Xorge kun gander i 5 ar, medens de i Sverige gælder på ubestemt tid, har man ikke ment at kunne foreslå dette. 1 Danmark har man hidtil fulgt den praksis, at en person, der tager fast ophold i Danmark, og som har gyldigt almindeligt førerbevis udstedt i et af de andre nordiske lande, kan fa udstedt dansk førerbevis uden aflæggelse af prøve, men alene ved at fremskaffe Legeerklæring og erklæring om, at han har kørt jævnligt i det sidste år. Efter komiteens opfattelse er der ikke tilstrækkelig grund til at forlange særlig dokumentation for korefærdighed for en nordbo, der har gyldigt førerbevis til kørsel i ikke-erhvervsmæssig trafik i sit hjemland, når han bosætter sig i et andet nordisk land og ønsker førerbevis i dette. Komiteen foreslår derfor, at der gennemføres en ordning, der gør det muligt uden videre at fa udstedt førerbevis ved bosættelse i et andet nordisk land ved at forevise gyldigt nationalt førerbevis for vedkommende myndighed.

c. *Kontrol med ansvarsforsikring.*

Af hensyn til spørgsmålet om kontrol med, at der er tegnet ansvarsforsikring, synes det ikke nødvendigt at påse, at der medføres indregistreringsattest. For Danmarks og Norges vedkommende er der tilstrækkelig sikkerhed for, at ansvarsforsikringen er i orden derved, at køretøjet er forsynet med nummerplader. Dette er ganske vist ikke tilfældet for Finlands og Sveriges vedkommende, men der har ikke været praktiske vanskeligheder ved at nøjes med registreringsattesten for finske og svenske køretøjer, idet trafikforsikringsforeningerne ifølge lov hæfter for skade, forvoldt af uforsikrede motorkøretøjer, og registreringsattesten giver for disse landes vedkommende ikke større sikkerhed for gyldig forsikring end nummerpladerne. Der bor derfor indledes drøftelser mellem vedkommende myndigheder og trafikforsikringsforeningerne for at få deres samtykke til, at det krav om at forevise registreringsattest ved indkørsel i et andet nordisk land, som findes i de gældende aftaler mellem landene, ophæves.

2. Motorkøretøjer, der er registreret i **ikke-nordisk** land.

a. Kontrol med motorkøretøjets forsvarlige indretning, herunder dets vægt og størrelse.

For så vidt angår motorkøretøjer, der kommer fra et land, der har tiltrådt den internationale automobilkonvention af 24. april 1926 eller den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, vil der efter komiteens skøn af politimæssige grunde ikke være noget at indvende imod, at alene toldmyndighederne på det sted, hvor køretøjet først kører ind på nordisk område, kontrollerer køretøjet og dets papirer. De bestemmelser, der findes i de nordiske lande, er allerede nu ensartede, og det synes overflødigt at opretholde kontrol af disse køretøjer ved grænsepassage mellem to nordiske lande.

Kommer et motorkøretøj ikke fra et land, der er tilsluttet en af de nævnte konventioner, kan der efter komiteens skøn heller ikke gøres afgørende indvendinger gældende mod kontrol alene ved forste indkørsel på nordisk område. Der må kunne træffes en ordning, der gør det muligt at anvende de udleverede midlertidige nummerplader frit over hele Norden. Det er derimod næppe nødvendigt at udfærdige en særlig midlertidig registreringsattest, svarende til det i Sverige nu anvendte turistvagnslicens; enten har man de nødvendige oplysninger om, køretøjet i carnetet eller triptyquet, eller også får man dem i den særlige toldpasserseddel, som nævnes foran side 19.

Efter de gældende danske regler betales for et sæt grænsenummerplader 1 kr. for hvert påbegyndt tidsrum af 2 døgn, søm opholdet varer, dog ikke udover 10 kr. 1 Finland kræves ingen betaling for X-nummerplader. 1 Sverige betales en fast pris af 10 kr. pr. sæt „turistvagnsskyltar". For at undgå nogen form for efterbetaling eller efterregulering finder komiteen, at de danske regler bør ændres, således at der altid opkræves en fast pris ved udleveringen af skiltene.

For så vidt angår spørgsmålet om kontrol med større lastmotorvognes og omnibussers vægt og størrelse må kontrollen ved hvert grænseovergangssted for Danmarks og Norges vedkommende bibeholdes.

b. Kontrol med førerens duelighed.

For så vidt angår førere, der kommer fra et land, der er tilsluttet en af de tidligere nævnte internationale konventioner, opstår der næppe nogen vanskeligheder.

Er en udlænding ikke i besiddelse af gyldigt førerbevis, kan der efter komiteens skøn næppe indvendes noget imod, at de midlertidige førerbeviser, der udstedes af et af de nordiske landes myndigheder, benyttes ved kørsel i alle de nordiske lande, selv om der er mindre forskelligheder i bestemmelserne om udstedelse af sådanne midlertidige førerbeviser.

c. Kontrol med ansvarsforsikring.

Såfremt den indkørende er i besiddelse af et A-kort eller et af de internationale kort, som udstedes, efter at den nye internationale aftale om ansvarsforsikring er trådt i kraft, må det, for at den internordiske grænsekontrol på dette punkt kan ophæves, kræves, at kortet gælder for alle de nordiske lande. Dette krav må fastholdes ogsa i de tilfælde, hvor den indkørende gør gældende, at han kun skal køre i f. eks. Danmark, da man ikke har nogen kontrol med, om han alligevel skulle køre til et af de andre nordiske lande.

I praksis er langt de fleste A-kort efter den gældende ordning udstedt, så at de gælder for alle de nordiske lande. Dette må også antages at komme til at gælde for de internationale kort. Men da der stadig kan tænkes tilfælde af A-kort eller internationale kort alene gældende for et enkelt af de nordiske lande, enten fordi det er udstedt i lande, der ikke har overenskomst med alle de nordiske landes trafikforsikringsforeninger, eller fordi den pågældende fører kun har ønsket det udstedt til et af landene, må der træffes en almindelig ordning.

Den almindelige ordning, som eventuelt skal etableres, kan for A-kortenes og de internationale korts vedkommende efter komiteens skøn bedst etableres derved, at man optager forhandlinger med de nordiske trafikforsikringsforeninger med henblik på at få disse til at afslutte alle overenskomster, således at de gælder for hele det nordiske område under eet. Komiteen er klar over, at det, da systemet med de internationale kort lige er trådt i kraft, vil være forbundet med visse vanskeligheder for trafikforsikringsforeningerne straks at optage forhandlinger om ændring af disse kort, men komiteen forventer, at trafikforsikringsforeningerne, såsnart tilstrækkelige erfaringer er opnået, optager sådanne forhandlinger.

Allerede nu anvendes A-kortene i langt det overvejende antal tilfælde, og det må forventes, at den nye internationale aftale med dens nye internationale kort, der opfylder samme funktion som A-kortene, vil gøre B-kortene endnu mindre anvendt end hidtil. Der vil dog stadig være behov for B-kort, både i de tilfælde, hvor en person har glemt at løse A-kort eller det internationale kort i sit hjemland, og i de mere sjældne tilfalde, hvor den pågældende kommer fra et land, som de nordiske trafikforsikringsforeninger ikke har overenskomst med. Der må derfor søges skabt et fællesnordisk B-kort, selv om dette vil komme til at spille en forholdsvis underordnet rolle.

Sporgsmålet om indførelse af et fællesnordisk B-kort har, efter hvad der er oplyst for komiteen, tidligere været drøftet mellem de nordiske trafikforsikringsforeninger, men blev ikke løst på grund af forsikringstekniske vanskeligheder (den lille portefeuille, de meget forskelligartede forsikringssummer i de nordiske lande og dermed de forskellige præmier for B-kort).

Komiteen anser det for nødvendigt, at der skabes en ordning med et fællesnordisk B-kort, idet man ikke af hensyn til de få tilfælde, hvor der ikke er A-kort eller internationalt kort, kan opretholde en kontrol på de internordiske grænser, som man ellers kan undvære, og man skal derfor anbefale, at der indledes forhandlinger med de nordiske trafikforsikringsforeninger med henblik på indførelse af et sådant fællesnordisk B-kort.

Komiteen skal endelig foruden de forsikringstekniske vanskeligheder pege på nogle lovgivningsmæssige problemer; der må således tilvejebringes hjemmel til i udkørselslandet at opkræve betaling for manglende forsikring med dertil hørende ret til at tilbageholde motorkøretøjet og eventuelt søge fyldestgørelse i det, uanset om motorkøretøjet i kortere eller længere tid har været i et af de andre nordiske lande.

III. Vejskat af udenlandske motorkøretøjer.

A. De nugældende regler om opkrævning af vejskat af udenlandske motorkoreløjer.

I de nordiske lande undtagen Finland er udenlandske motorkøretøjer, der indkøres til midlertidig brug i landet, genstand for vej beskatning i større eller mindre omfang. Opkrævningen af vejskatterne varetages sædvanligvis af toldvæsenet på grænsen i forbindelse med den almindelige kontrol med fremmede motorkøretøjer, der ind- og udkøres af landet. Vejskatterne af udenlandske motorkøretøjer udviser væsentlige forskelle i henseende både til afgiftssatsernes højde og de kategorier motorkøretøjer, der rammes af skatterne.

Bortset fra visse i denne forbindelse uvæsentlige specielle fritagelsesbestemmelser er som principiel hovedregel alle fremmede motorkøretøjer, der indkøres midlertidigt i Danmark, omfattet af pligten til at betale vejskat (kørselsafgift) i forhold til den tid, køretøjet opholder sig i landet. Motorcykler samt side- og påhængsvogne til motorcykler er dog i alle tilfælde fritaget for vejskat under ophold på indtil 3 måneders varighed. Derudover er praktisk taget alle fremmede private personmotorkøretøjer, når de opfylder betingelserne for at indkøre midlertidigt toldfrit, i henhold til forskellige gensidighedsaftaler med fremmede lande fritaget for afgift under ophold på indtil 3 måneders varighed. I henhold til aftaler med Czekoslovakiet, Den sydafrikanske Union, Frankrig, Norge, USA, Tyskland og Ostrig er i de nævnte lande hjemmehørende (indregistrerede) personmotorkøretøjer til ikke over 7 personer, føreren iberegnet, når de tilhører dersteds bosatte personer, fritaget for vejskat under ophold pa indtil 3 måneder. På tilsvarende måde og for samme tidsrum indrømmes der skattefrihed for de i den internationale konvention af 30. marts 1931 omhandlede motorkøretøjer, d. v. s. personmotorkøretøjer, der ikke benyttes til offentlig personbefordring mod betaling. 1 henhold hertil er en lang række landes personmotorkøretøjer fritaget for skat, bl. a. køretøjer, der er hjemmehørende i Finland og Sverige. Endelig er alle andre i Tyskland hjemmehørende motorkøretøjer end de foran omtalte personmotorkøretøjer fritaget for skat, for så vidt opholdet i Danmark ikke overstiger 14 dage.

De gældende danske skattesatser er ved ophold på indtil 3 måneders varighed 1 kr. pr. dag for personmotorkøretøjer til befordring af indtil 7 personer og 4 kr. pr. dag for alle andre motorkøretøjer, herunder vare- og lastautomobiler. Påhængsvogne til motorkøretøjer pålægges samme skat som det motorkøretøj, der medfører dem. Ved længerevarende ophold lægges den indenlandske vejskats (vægtafgifts) satser til grund for skatteberegningen.

I Norge er udenlandske motorkøretøjer, der benyttes til personbefordring, og motorcykler fritaget for vejskat under ophold i landet på indtil et år. For andre motorkøretøjer skal der betales en skat på 1 kr. pr. dag. Skatten bortfalder dog for motorkøretøjer, der er hjemmehørende i lande, hvor norske køretøjer nyder samme begunstigelse. Endelig er svenske lastmotorkøretøjer fritaget for vejskat ved direkte kørsel mellem rigsgrænsen og niermeste norske toldstation eller mellemliggende steder.

Ifølge de svenske bestemmelser om vejskat er alle i udlandet indregistrerede motorkøretøjer, som ikke er bestemt til personbefordring mod betaling eller til godstransport, fritaget for vejskat i indtil 1 år, eventuelt i den længere tid, hvori køretøjet måtte nyde midlertidig toldfrihed. Dertil kommer visse specielle undtagelsesregler. For andre udenlandske motorkøretøjer gadder det, at køretøjer, hvis vægt ikke overstiger 50 kg, er fritaget for at svare skat. løvrigt er den daglige vejskat for motorcykler 25 øre, for lastmotorkøretøjer fra 1 til 8 kr. og for andre motorkøretøjer 1 kr. pr. dag. For norske motorkøretøjer gælder særligt, at også køretøjer, der er bestemt til personbefordring mod betaling (taxabil, omnibus), på basis af gensidighedsaftale er fritaget for skattepligt i indtil 1 år. Endvidere er norske lastmotorkøretøjer fritaget for vejskat ved direkte kørsel mellem rigsgrænsen og nærmeste svenske toldstation eller mellemliggende steder (jfr. den ovenfor omtalte tilsvarende norske bestemmelse).

I Danmark. Norge og Sverige foretages opkrævningen af vejskat af udenlandske motorkøretøjer som regel af toldvæsenet ved grænsen i forbindelse med den almindelige grænsekontrol med motorkoretøjer. I Danmark sker opkrøvningen udelukkende ved motorkøretøjernes genudkørsel til udlandet. I Norge og Sverige betales vejskat ved indkørselen i landet for det tidsrum, som køretøjet påregnes at skulle opholde sig der, og ved udkørselen for eventuelt overskydende tid. Da vejskattens størrelse er bestemt af varigheden af det udenlandske motorkoretøjs ophold i det pågældende land, forudsætter opkrævningen, at toldvæsenet har mulighed for at fastslå, i hvor lang tid køretøjet har været i landet. Det lader sig i øjeblikket gøre uden vanskelighed på grundlag af de til toldkontrollen anvendte toldpassersedler. Skal det være gørligt at indføre den i afsnittet om den egentlige toldkontrol beskrevne forenkling af grænsekontrollen, falder grundlaget for skatteberegningen imidlertid delvis bort. 1 så fald må der derfor samtidig ske ændring i det nugældende system for opkrævning af vejskat.

B. Mulighederne for ophævelse eller forenkling af vejskat af udenlandske motorkøretøjer.

Set fra et fiscalt synspunkt er vejskatten af udenlandske motorkøretøjer uden nævneværdig betydning. I Danmark, som i videre udstrækning end Norge og Sverige knever vejskat af udenlandske motorkøretøjer, udgjorde den samlede indkomst derved i finansåret 1951—52 kun 68 000 kr. For Sveriges vedkommende udgjorde vejskatten af udenlandske motorkøretøjer i finansåret 1951—52 ca. 30 000 kr. Der kan derfor ikke af fiscale grunde være nogen betænkelighed ved at foreslå vejskatten af udenlandske motorkøretøjer fuldstændig afskaffet i de nordiske lande. Komiteen erkender dog, at andre end rent fiscale hensyn må tages i betragtning ved afgørelsen af, om vejskatten af udenlandske motorkøretøjer kan afskaffes eller ikke. I alle de nordiske lande beskattes

indenlandske motorkøretøjer med årlige afgifter, hvis provenu er bestemt til dækning af vejudgifter. Disse skatter udgør ikke mindst for erhvervsmotorkøretøjer som. omnibusser og lastbiler ret væsentlige driftsudgifter. Det er derfor ikke urimeligt, at udenlandske motorkøretøjer må deltage i dækningen af vej udgifterne, når de benytter landets veje. Dette må imidlertid afvejes mod den ringe indtægt samt omkostningerne og besvaret ved opkrævningen. Fra dansk side har man fremhævet den omhandlede skats betydning som forhandlingsobjekt, når det drejer sig om at sikre den ret betydelige motortransport til og fra udlandet rimelige vilkår i beskatnings- og afgiftsmæssig henseende i fremmede lande.

T afsnittet om den egentlige toldkontrol er komiteen gået ind for den ordning, at *motorkøretøjer, der er indregistreret i de nordiske hinde,* skal have adgang til at indkøre midlertidig toldfrit i andet nordisk land end hjemlandet uden udfærdigelse af toldpasserseddel. Gennemføres en sådan ordning, bortfalder det nuværende i toldpassersedlerne foreliggende grundlag for beregning af vejskat.

Det er komiteen bekendt, at der allerede tidligere både fra dansk og norsk side er stillet forslag om, at de nordiske lande gensidigt skal indrømme en tidsbegrænset fritagelse for vejskat af erhvervsmotorkøretøjer, der er indregistreret i disse lande, under midlertidig brug i andet nordisk land end indregistreringslandet. Komiteen kan fuldt ud slutte sig til den tanke, forslaget giver udtryk for. Af hensyn til den tilstræbte forenkling af grænsekontrollen med de nordiske motorkoretøjer, *anbefaler komiteen som en for samtlige nordiske motorkøretøjer gældende regel, at de fritages for vejskat i samme omfang, som de er berettiget ti! at indkøre midlertidig toldfrit.* Som tidligere omtalt er det en forudsætning for toldfriheden, at de pagældende motorkøretøjer under opholdet i vedkommende land ikke. anvendes til erhvervsmæssig transport af personer eller til transport af gods mellem indenlandske steder.

Indenlandske motorkøretøjer er i alle de nordiske lande belastet med årlige vejskatter, og de forskelligheder, beskatningen udviser fra land til land, er efter komiteens opfattelse ikke så store, at konkurrenceforholdet mellem de enkelte landes motortransporterhverv vil blive væsentligt forrykket ved den foreslåede fritagelse for vejskat for korsel i andet nordisk land end hjemlandet. Det må dog være en forudsætning, at det enkelte lands motorkøretøjer ikke har adgang til at opnå hel eller delvis refusion af den indenlandske vejskat for den tid, hvori de bruges udenfor hjemlandet i andet nordisk land.

Allerede efter de nordiske landes nugældende regler er i realiteten de allerfleste *ikke-nordiske private person motorkøretøjer* fritaget for vejskat. De snævreste regler herom har Danmark, men selv i dette land galder det, at private personmotorkoretøjer i det store og hele er fritaget for vejskat, når opholdet i landet ikke overstiger 3 maneder. De fa3rreste motorkorende, der som turister eller i lignende anledning besøger de nordiske lande, vil anvende mere end 3 måneder til opholdet.

Foruden de nordiske personmotorkøretøjer bør efter komiteens opfattelse alle private personmotorkøretøjer fra ikke-nordiske lande være helt fritaget for at betale vejskat under midlertidigt ophold. Det vil kunne opnås ved, at de i Danmark ligesom allerede nu i Xorge og Sverige fritages for vejskat under ophold på indtil 1 års varighed. Det vil dog være mest hensigtsmæssigt at lade den periode, skattefritagelsen gælder, falde sammen med det tidsrum, hvori de pagældende motorkøretøjer kan opholde sig i de nordiske lande midlertidigt toldfrit. Dette tidsrum kan i visse specielle tilfælde komme til at overstige 1 år.

Tilbage står spørgsmålet, om vejskatten bør opretholdes for *ikke-nordiske motorkoretojer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller til godsbefordring.* Det er i denne forbindelse, at de foran anførte næringspolitiske hensyn kan spille, en vis rolle. Spørgsmålet er kun aktuelt for Danmark, Norge og Sverige, idet Finland som allerede foran nævnt overhovedet ikke opkræver nogen vejskat af udenlandske motorkøretøjer, der indkøres midlertidigt. Da den omhandlede kategori motorkøretøjer for Norges og Sveriges vedkommende kun spiller en ganske underordnet rolle blandt de udenlandske motorkøretøjer, der indkører i disse lande til midlertidig brug, og da komiteen i øvrigt er enig om at foreslå vejskat af midlertidig indkørte udenlandske motorkøretøjer afskaffet på alle andre punkter, anser den norske og den svenske gruppe i komiteen det for uhensigtsmæssigt at opretholde en vejskat af udenlandske motorkøretøjer, der kun kommer til at gælde ikke-nordiske motorkøretøjer, som anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller til befordring af gods. For *Norges og Sneriges* vedkommende foreslås derfor vejskatten af udenlandske motorkøretøjer, der indkøres midlertidig toldfrit, fuldstændig ophævet. Som følge af Danmarks beliggenhed er det omhandlede problem for dette land af ret væsentlig betydning. Den danske gruppe i komiteen mener derfor at måtte forbeholde *Danmark* retten til fortsat at opkræve vejskat af ikke-nordiske motorkøretøjer, der indkøres til midlertidig brug, og som anvendes til erhvervsmæssig personbefordring eller til befordring af gods.

Komiteen ønsker i denne forbindelse at påpege, at en delvis bibeholdelse, af den nugældende vejskat af ikke-nordiske motorkøretøjer, som således må påregnes for Danmarks vedkommende, ikke bevirker, at man må opgive tanken om at lade de pagældende køretøjer indkøre over Nordens ydergrænser på toldpassersedler (carnet, triptyque eller depositumskvittering), der gælder for hele det nordiske område. Til brug ved opknevningen af vejskatten i Danmark, vil toldpassersedlen på bagsiden kunne afstempies af toldopsynet på de internordiske grænseovergange med datostempel om ind- og udkørselen, og vejskatten beregnes på grundlag heraf.

Toldekspeditionsgebyrer og havneafgifter.

A.

1 nogle af de nordiske lande findes bestemmelser om, at der for motorkøretøjer, som passerer bestemte grænsestationer uden for toldvæsenets sædvanlige ekspeditionstid, skal betales en særlig afgift for toldeftersyn og/eller en særlig toldklareringsafgift. Man mener i komiteen, at det er af største interesse, at turisttrafikken fuldstændig fritages for at svare afgifter for ekstra toldekspedition. Der synes heller ikke at være grund til at opkræve særlige afgifter for toldbehandling uden for normal ekspeditionstid for så vidt angår andre motorkøretøjer, som ind- eller udpasserer, når det for kontrollen nødvendige toldpersonale af andre grunde alligevel er til tjeneste på stedet. Komiteen foreslår derfor. at de enkelte landes eventuelle bestemmelser om ekstra afgifter for udførelse af toldvæsenets forretninger ændres i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

B.

Efter svensk lov må havneafgifter for motorkøretøjer i visse tilfælde opkræves af de kommunale myndigheder,

Af personbiler eller motorcykler, som rejsende medfører til eget brug, må. der ikke opkræves havneafgifter, medmindre der er særlige grunde til opkrævningen. Komiteen mener, at personbiler og motorcykler, som, medføres af rejsende, må kunne henføres til den slags varer, der efter svensk lov er fritaget for særlig havneafgift, når lastning eller losning sker uden hjælp af havnens udrustning. Det bør derfor generelt bestemmes, at der ikke må opkræves havneafgifter af private personbiler og motorcykler, der lastes eller losses uden hjælp af havnens udrustning.

Af busser og lastbiler, som lastes eller losses ved hjælp af egen motor eller ved hjælp af det pågældende fartøjs udstyr, opkræves for tiden havneafgifter i visse svenske havne. I almindelighed er indtægterne ubetydelige dog bortset fra Hälsingborg. I denne by erlægges afgiften med 13 kr. 50 øre for såvel indkommende som for udgående køretøjer. Hälsingborgs havneforvaltning har oplyst, at havnens indtægter ved opkrævning af havneafgifter af lastbiler og busser har udgjort følgende beløb:

1949	71 150 kr.
1950	94 930 -
1951	106 550 -

Modviljen mod betaling af disse afgifter i Sverige skyldes, at man andre steder, f. eks. i Danmark, ikke skal betale sådanne afgifter. Af en bus, som kommer fra kontinentet, og som færges over Storebælt, skal der ikke betales havneafgift, hverken i Nyborg eller Korsør. Det samme gælder, når bussen kører om bord i Helsingør, men før den kører i land i Hälsingborg, skal der betales 13 kr. 50 øre i havneafgift.

Komiteen mener, at automobiltrafikken ikke bør bebyrdes med unødvendigt tyngende omkostninger, og at eventuelt eksisterende havneafgifter derfor bør afskaffes for alle slags motorkøretøjer, som ikke benytter de pågældende havnes lastekraner eller andet udstyr.

Slutbemærkninger.

Motortrafikken mellem de nordiske lande har de sidste ar udvist en stærk stigning. og alt tyder pa, at den vil stige yderligere. Dette gør det i høj grad påkrævet, at der for motortrafikken mellem de nordiske lande skabes alle de lettelser, som det er praktisk muligt. Såfremt de af komiteen foreslåede reformer vedtages af de enkelte lande, vil automobiltrafikken over de internordiske grænser næsten fuldstændig blive frigjort for trafikhæmmende kontrol. Dette kan igen forventes yderligere at stimulere trafikken.

Komiteen ønsker i denne forbindelse at henlede opmærksomheden på forskelligheder i de gældende færdselsbestemmelser i de nordiske lande. Med den allerede stedfundne og den forventede yderligere stigning i trafikken er det ønskeligt, at automobilisterne også pa andre og tydeligere måder, end det hidtil er sket. ved grænserne gøres opmærksom på disse forskelligheder. Selv om dette også sker, er det klart, at de farer og det besvær. som disse forskelligheder kar vist sig at medføre, yderligere forøges med stigningen i trafikken. Komiteen mener derfor, at man i de nordiske landes færdselsbestemmelser bor tilstræbe en sa fuldstændig overensstemmelse som muligt. Den største vanskelighed - ikke mindst ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt - ligger selvfølgelig i, at landet i Nordens midte har venstrekørsel, medens man i de øvrige lande har højrekørsel. Efter kvad komiteen har erfaret, er en betænkning om dette problem for tiden under udarbejdelse i den svenske „ingeniörvetenskabsakademiens transportforskningskommission". Komiteen vil uden i den anledning at gå nærmere ind pa dette spørgsmål ikke undlade at understrege den betydelige praktiske betydning, det ville have for den internordiske trafik, hvis Sverige sa sig i stand til at gå over til højrekørsel. Skabelsen af ensartede bestemmelser i så henseende ville yderligere fremhæve de nordiske landes vilje og evne til i god forstaelse og under gensidig hensyntagen at løse spørgsmal af fælles interesse.

Konklusion.

Komiteens forslag om lettelser for motorkoretojstrafikken mellem de nordiske lande kan sammenfattes i folgende punkter:

.]. *Nordiske, motorkøretøjer.*

1. Der bør gives motorkøretøjer ret til at ind- og udføres toldfrit mellem de nordiske lande til midlertidig brug i indtil ! ar i andet nordisk land end hjemlandet uden specielle kontrolforanstaltninger i form af udfærdigelse af toldpassersedler; den pakrævede toldkontrol kan ske på grundlag af registreringsbeviset eller lignende dokument, som kan tjene til identifikation af motorkøretøjet (f. eks. den svenske bilskattekvittering). Kontrollen bør kun iværksættes stikprøvevis.
2. Den gældende ordning, hvorefter nationalt kørekort er fyldestgørende til foring af personmotorkøretøj i ikke-erhvervsmæssig trafik under midlertidigt ophold i andet nordisk land, udvides fil at gælde alle arter motorkøretøjer under midlertidigt ophold.
3. En person, *der* er i besiddelse af førerbevis, som er udstedt i et nordisk land, bor ved bosættelse i andet nordisk land kunne fa udstedt førerbevis i det sidstnævnte land mod forevisning af sit nationale korekort uden at skulle aflægge koreprove eller pa anden måde behøve at præstere bevis for sin. kørefærdighed.
1. Der bør optages forhandlinger med. trafikforsikringsforeningerne med henblik pa at opnå deres samtykke til, at kravet om, at registreringsbevis skal forevises ved indrejse til andet nordisk land som dokumentation for gyldig ansvarsforsikring, stryges.
5. Alle nordiske motorkøretøjer fritages for vejskat under ophold i andet nordisk land i samme udstrøkning. som der indrømmes midlertidig toldfrihed.

B. *Ikke-nordiske motorkoretojer.*

1. A f kon t rolle ri ngen af earnets, triptyques eller lignende toldpapirer vedrørende ikke-nordiske motorkøretøjer henlægges udelukkende til det nordiske omrades ydergrænser, hvorved Norden kommer til at udgøre et fælles „carnetområde". Den hidtidige kontrol ved. Nordens indre grænser ophorer.

   For at dette kan ske, bor der træffes aftale mellem de nordiske landes toldmyndigheder og motorklubber om, at garantierklæringer, der afgives til toldvæsenet i indførselslandet, skal gælde som sikkerhed for toldens betaling i alle de nordiske lande.

   Der bor endvidere træffes overenskomst mellem de nordiske lande om, at udenlandske motorkorende skal have ret til at fa eventuelt betalt tolddepositumsbeløb udbetalt ved udrejse af andet nordisk land end indrejselandet.
2. Der træffes overenskomst om, at til midlertidig brug udleverede gramsenummerplader skal være anvendelige i hele Norden. Ved udleveringen af grænsenummerplader bor der opkræves en fast afgift, dersom afgift kræves.

3. Førerbevis, der af et af de nordiske lande udfærdiges til midlertidig brug, skal have gyldighed i samtlige disse lande.
4. Der bor optages forhandlinger med de nordiske landes trafikforsikringsforeninger med henblik på at få disse til at afslutte deres overenskomster med ikke-nordiske landes trafikforsikringsforeninger således, at „A-kort" og de internationale forsikringskort far gyldighed for hele det nordiske område. Der bør indføres et fælles nordisk „B-kort", hvorom der ogsa bor forhandles med trafikforsikringsforeningerne.
5. Alle slags motorkøretøjer fritages for vejskat i samme udstrækning, som der indrømmes midlertidig toldfrihed, dog således at den danske gruppe i komiteen for Danmarks vedkommende forbeholder sig retten til at bibeholde vejskat for ikke-nordiske motorkoretøjer i erhvervsmæssig trafik.

C. Andre forslag.

1. Specielle bestemmelser om ekstra toldekspeditionsafgifter, der berører den ikke-erhvervsmæssige motortrafik, bør ophæves, hvor sadanne matte forekomme.
2. Forekommende havneafgifter for visse arter motorkøretøjer, som ved egen kraft indskibes i eller udskibes af skib eller færge, bor ophæves.

Stockholm, den 9. januar 1953.

Hans Hedtoft	Olavi Kajala	Hj. Larsen	Rolf Edberg
Niels Elgaard	Uuno Hannula	Hans Borgen	Leif Cassel
Einar P. Foss	Eino Kilpi	Paul Ingebretsen	J. F. Grym
Helge Madsen	Yrjö Soini	Håkon Johnsen	Filip Kristensson
Oluf Steen	Bruno Suviranta	Sven Nielsen	Olof Pälsson
	Ebba Ostenson		
Hans P. Gøtrik	*Tarro Horn*	*Alf Gunsirnm*	*Sten Aminofj.*

Skrive ise **af 23. april 1952 fra De nordiske motororganisationers permanente komité til Den nordiske parlamentariske komité for friere samfærdsel m. m.**

I analoga skrivelser i november månad 1951 har Kongl Dansk Automobil Klub, Forenede Danske Motorejere, Finlands Automobilklubb, Suomi Touring Club, Kongelig Norsk Automobilklub, Norges Automobil-Forbund, Kungl Automobil Klubben och Motormännens Riksförbund ombetts att ı samarbete utarbeta ett gemensamt förslag till önskade lättnader beträffande gränsformaliteter inom motorfordonstrafikens omrade. Den Nordiska Parlamentariska Kommitténs malsattning har angivils vara, att den internordiska trafiken borde liberaliseras i största möjliga utsträckning, och som arbetshypotes borde man utgå ifrån att Kommittén kommer att lägga fram förslag till en nordisk passunion och till sådana lättnader i fraga om förtu tl ningen, att tul hesitation av resandes handbagage som regel icke skall äga rum vid passerandet av de nordiska gränserna.

Sedan de nordiska motororganisationerna under hand skriftligen behandlat fragan, har därefter vid. ett sammanträde i Köpenhamn i mars 1952 inom De Kordiska Motororganisationernas Permanenta Kommitté organisationerna enat sig om att framhålla följande synpunkter.

De av Kommittén i förevarande sammanhang upptagna spörsmalen synes kunna grupperas i tre huvudgrupper, nämligen a) underlättande av formaliteterna för i de nordiska länderna registrerade motorfordon vid trafik mellan dessa länder, b) underlättande av formaliteterna för trafik inom de nordiska länderna för motorfordon, icke registrerade i något av dessa länder, c) övriga med underlättandet av trafiken med motorfordon inom Norden sammanhängande frågor såsom enhetliga trafikregler och enhetlig lagstiftning angående motorfordons trafiken i övrigt m m.

Det är med särskild tillfredsställelse de nordiska motororganisationerna hälsat det initiativ, som Den Nordiska Parlamentariska Kommittén tagit. Organisationerna kan göra detta så mycket hellre som de under snart 40 ars tid, till en början genom nordiska bil- och motorcykelkongresser och sedan år 1921 vid regelbundna sammanträden inom De Nordiska Motororganisationernas Permanenta Kommitté (PK), kontinuerligt arbetat för underlättandet av trafiken med motorfordon inom och mellan de fyra nordiska länderna.

a) Underlättande av formaliteterna för i de nordiska länderna registrerade motorfordon vid trafik mellan dessa länder.

Vad till en början angår frågan om de nationella körkortens giltighet vill organisationerna erinra om den vägtrafikkonvention, som den 19 september 1949 undertecknats i Geneve bl a av Danmark, Norge och Sverige och som numera även ratificerats av Sverige.

Denna konvention förutsätter i sin artikel 24, att varje fördragsslutande stat skall utan ytterligare prov kunna tillåta varje förare, som inkommer på dess område och uppfyller vissa angivna krav. att pa dess vägar föra motorfordon av likaledes visst angivet eller angivna slag. under förutsättning att gällande körkort i annan fördragsslutande stat finnes ock att det nationella körkortet som utfärdats överensstämmer med till konventionen fogad modell.

Enligt reeiproka överenskommelser mellan de nordiska länderna, flertalet fran aren 1930 och 1931, jämte tillämpningsbestämmelser ger körkort för förande av motorfordon, utfärdat i del ena landet och där gällande, innehavaren rätt att, utan att inneha internationellt körkort i det andra landet i icke yrkesmässig trafik framföra personmotorfordon av den beskaffenhet, vartill körkortet berättigar honom, i vilket hänseende körkortet skall gälla som legitimation.

De svenska överenskommelserna med Danmark och Finland talar om att körkortet gäller för tillfälligt uppehåll och den med Norge under tillfälligt uppehall av högst ett ar. 1 samtliga fall bortfaller rätten, när vederbörande tager stadig hemvist i det andra landet.

Organisationerna kan icke se nagon anledning till att överenskommelserna icke skulle kunna utvidgas att omfatta rätten att framföra lastbil i saväl yrkesmässig som icke yrkesmässig trafik eller bussar och trafikbilar i yrkesmässig trafik. Motsvarande gäller tillst and.sbevi.sen (registreringsattest, registerutdrag eller rekisteriote, vognkort, besiktningsinstrument).

De internationella tillståndsbevisen och sasom ovan anförts de internationella körkorten har sin betydelse som översättning och som legitimation i de fall nationella besiktningsinstrument och körkort är obekanta eller pa grund av spraket oförstaeliga. Aven om det finska språket skiljer sig fran de övriga nordiska ländernas, har det icke visat sig. att medgivandet angaende körkortens giltighet i icke yrkesmässig trafik medfört nagra olägenheter, varför, oavsett om formulär, överensstämmande med den internationella konventionens, kommer att införas i de nordiska länderna eller ej. nagon anledning att icke medgiva en utvidgning pa sätt antytts torde föreligga. Härvid synes böra tillses, att de blivande bestämmelserna i de olika nordiska länderna blir helt uniforma även beträffande exempelvis tiden för medgivandets giltighet.

Beträffande frågan om möjligheten att slopa ifyllandet av särskilda blanketter vid gränserna för att därigenom bl a stockningar i trafiken skall undvikas, har organisationerna i ock for sio anledning hälsa även detta förslag med tillfredsställelse.

Organisationerna kan vitsorda att särskilt sommartid vid de större landgränstullstationerna stor anhopning av fordon vissa tider förekommer. Salunda besöktes exempelvis Xorge ar 1951 av 477 236 utlänningar, som övernattat; av dessa anlände 273 900 icke sjöeller iiygledes och sannolikt minst 90 % därav med bil. Bortsett fran att de lokala förhållandena och tullklareringspersonalens otillräcklighet givetvis gör att man vid vissa tillfällen aldrig helt kan räkna, med att dröjsmal icke skulle förekomma, torde vissa förbättringar kunna astadkommas. om,fortnulärifyllandet kunde nedskäras. Enligt organisationernas uppfattning ligger problemets kärna däri, hur man på ett effektivt sätt skall kunna kontrollera att ett i annat nordiskt land registrerat fordon inom föreskriven tid lämnar gästlandet eller, om det kvarstannar där. att importtull ävensom i förekommande fal import- och tillverkningsskatt erlägges, att importlicens erhallits och att inregistrering

m m ordnas. Av vital betydelse är spörsmålet om kontroll över att tull formaliteterna verkligen iakttagits, innan besiktning och registrering av ett i ett land tidigare icke registrerat fordon må vidtagas. Sa. har hittills icke varit förhållandet i Sverige, trots att de svenska motororganisationerna vid flera tillfällen framfört önskemål om ändringar. Någon bestämmelse intogs icke i 1951 års vägtrafikförordning eller vägtrafikkungörelse, som trädde i kraft med 1952 års ingång. Den 31 mars 1952 har Statens Sakrevision emellertid fäst Kungl Majts uppmärksamhet på nödvändigheten av att utan dröjsmål vidtaga sådana ändringar i vägtrafikkungörelsen, att förutsättningarna för den svarta marknad beträffande personbilar, som otvivelaktigt förekommer i Sverige, kan undanröjas. Motororganisationerna räknar därför med att om Sakrevisionens förslag snarast kan genomföras, förutsättningarna för åstadkommande av här åsyftade underlättnader för trafiken högst avsevärt förbättrats. Det torde emellertid ankomma på vederbörande länders importtillståndsgivande, tull- och registreringsmyndigheter att bedöma frågan, huruvida och på vilket sätt ett slopande av formaliteterna med ifyllande av blanketter skall kunna ske.

Organisationerna vill här framhålla, att Kommitténs uppfattning om att i intern trafik något registreringsdokument icke behöver medföras icke är riktigt i vad avser Xorge, där vognkortet alltid skall medföras. Organisationerna går tvärt emot så långt i sin uppfattning, att det synes dem värdefullt, om i samtliga länder ett dokument kunde förefinnas, som följde fordonet och där anteckning gjordes i fråga om förändringar med fordonet och äganderätten till detsamma. Så är för närvarande icke förhållandet exempelvis i Sverige. Där behöver sålunda icke äganderättsbyte antecknas, om den nye ägaren icke är bosatt inom annat län än det, där den tidigare ägaren haft fordonet registrerat. Från denna synpunkt måste alltså det svenska besiktningsinstrumentet betraktas såsom värdelöst.

I detta sammanhang må understrykas nödvändigheten av kontroll över att registrerings giltighet och den period, för vilken vederbörliga fordonsskatter och försäkringspremier erlagts, icke utlöper under vistelse i annat nordiskt land. I Finland t ex synes förhållandet vara det, att ett fordon i så fall tillfälligt avföres ur registret. Godtar man i princip att ett fordon skall få användas i trafik utanför det egna landet på enklast möjligt villkor, måste enligt organisationernas uppfattning krav upprätthållas på att fordonet bibehålles registrerat i hemlandet, så att förvissning erhålles om att alla skyldigheter från fiskaliska och andra synpunkter, som där åligger bilägaren, också fullgöres.

Med här berörda problem sammanhänger kravet på särskilt körtillstånd för alla motorfordon i Norge samt tullangivelse vid ankomst med motorfordon till norsk hamn. Dessa bestämmelser synes vara av huvudsakligast formell karaktär utan nämnvärd allmän praktisk betydelse, varför det synes önskvärt att de slopas.

Vidare synes det förhållandet ha sin betydelse, att i Norge särskild avgift är lagd på gummi, varför även vid tillfällig införsel kontroll sker av motorfordons gummiutrustning. Förslag synes böra framläggas om att ifrågavarande gummiavgift snarast omlägges så, att kontrollen vid gränsen kan bortfalla.

En detalj, som också bör uppmärksammas, är den, att såväl i Norge som i Sverige efter särskild besiktning hos bilbesiktningsman lastbil kan godkännas för personbefordran, exempelvis vid lustresor och liknande. Även om man synes kunna hysa den uppfattningen, att myndigheterna icke noggrant upprätthåller det formella kravet på att sådant godkännande i exempelvis Norge icke berättigar till användning av fordonet för personbefordran

i Sverige eller omvänt, synes ett ömsesidigt uttalande böra göras, att medgivandet gäller i de övriga nordiska länderna, så att allmänheten icke behöver sväva i tvivelsmål på denna punkt.

Vid utresa ur Sverige med motorfordon fordras undertecknande av eet särskilt formulär, -identitetssedel; identitetssedeln innebär bl a en förbindelse att fordonet kommer att återinföras til landet inom ett år. Även om många bilister ifyller formuläret i förväg, torde eet slopande av detsamma från här förevarande utgångspunkter medföra vissa lättnader. Enligt organisationernas uppfattning bör individuell förbindelse icke behöva förekomma, om en generell bestämmelse om skyldighet att återinföra ett fordon inom viss tid föreligger.

I detta sammanhang synes även försäkringsspörgsmålen böra beröras. För närvarande synes företeende av besiktningsinstrumentet (motsvarande) vid gränsen endast motiveras av det skälet, att kontroll av att trafikförsäkring (motsvarande) finns tecknad och vidmakthållen i hemlandet bör göras. Motororganisationerna utgår från att trafikförsäkringsföreningarna i de olika länderna, vilka har att reglera skador, förorsakade med eet i eet annat nordiskt land registrerat motorfordon, kan handha denna verksamhet utan att registreringsbevis företes vid gränsen. Under erinran om sina ovan anförda synspunkter angående önskvärdheten av att ett dokument angående fordonet alltid bör medföras, synes organisationerna att överläggning emellertid bör ske med trafikförsäkringsföreningarna för att få visshet om att de intet har att erinra mot att bestämmelsen om företeende vid gränsen slopas. I detta sammanhang må erinras om att bestämmelserna angående maximiförsäkringssummor etc icko är enhetliga.

I fråga om beskattningen av utländska motorfordon ma framhallas, att i främmande land registrerat motorfordon, icke avsett att användas för persontransport mot betalning eller för transport av varor, i regel frikallas från skatteplikt under lika lang tid som motsvarande förmån i hemlandet tillkommer i gästlandet registrerat motorfordon, dock i intet fall under längre tid än eet år. Då kontrollen och efterföljden av dessa reciproeitetsbestämmelser vållar myndigheterna mycket arbete, och statsverken erhaller endast relativt obetydliga intäkter genom skatten, har densamma i Sverige i sina huvuddrag upphävts. Skatteplikt kvarstår dock för motorfordon, som är avsett för persontransport mot betalning eller för transport av varor, dock med visst undantag (för norska omnibusar).

Det synes organisationerna önskvärt, om frihet för vägskatt under viss tid, förslagsvis eet år, i samtliga fyra länder skulle kunna medges för alla slag av motorfordon icke registrerade i landet i fråga.

Vad angår frågan om hamnavgifter finns i den svenska lagstiftningen angående fastställande av hamntaxor den bestämmelsen, att där icke synnerliga skäl föranleda till annat, skall befrielse från hamnavgift åtnjutas för personbil eller motorcykel, som resande medför för eget bruk. Det väckte därför livlig kritik från de för turistverksamheten ansvariga organisationerna i Sverige, då städerna Malmö och Hälsingborg i förslag till nya hamntaxor, avsedda att träda i kraft den 1 januari 1952, hade infört hamnavgifter för sådana fordon.

Vid remiss på städernas framställningar uttalade de för turisttrafiken ansvariga organisationerna att, även om en sådan hamnavgift är ringa och från ekonomisk synspunkt

därför knappast skulle behöva föranleda någon irritation från resenärernas sida, erfarenheten emellertid visat, att utländska bilister reagerar mycket häftigt mot obetydliga afgifter, varför man hemställde, att Kungl Kommerskollegium, som har att fastställa hamntaxor, icke ville bifalla städernas framställning. Så blev icke heller fallet, men det svnes önskvärt, att det generellt fastslås, att hamnavgifter för personbilar och motorcyklar icke må uttagas.

Organisationerna vill härutöver framhålla, att även hamnavgifter för fordon i yrkesmässig trafik, liksom *den* särskilda tullklarerings- och expeditionsavgift på icke expeditionstid, som i Sverige uttages för bussar och lastbilar, bör slopas.

Organisationerna vill slutligen understryka önskvärdheten av att i förevarande resonemang de icke inregistrerade tävlingsfordonen, avsedda att användas för hastighetstävlingar på slutna banor, icke bortglömmes. Med den omfattning tävlingsverksamheten pa motorområdet fått, uppstår ofta svårigheter från tullsynspunkt, därför att nu avsedda fordon i registrerings- och andra hänseenden icke kan identificeras på samma enkla sätt som registerade fordon.

b) Underlättande av formaliteterna för trafik inom de nordiska länderna för motorfordon, icke registrerade i något av dessa länder.

Motororganisationerna vill till en början erinra om att de organ, som i utlandet handhar de nordiska ländernas turistpropaganda, alltmer börjar sträva efter att lämna upplysningar om de nordiska länderna såsom en reseenhet. Den trafik, varom här är fråga, är också av betydande storleksordning. Med hänsyn till det värde från de olika ländernas synpunkt, som turisterna i allmänhet och bilturisterna i synnerhet har, är det enligt organisationernas uppfattning viktigt, att enklast möjliga formaliteter föreskrives även för icke nordiska motorfordon.

Det föreligger sålunda stort intresse att åstadkomma sådana lättnader i kontrollhänseende m m, att de som med motorfordon, registerade utanför Norden, anländer till en nordisk gräns, i fortsättningen fritt kan röra sig inom området utan att behöva underkasta sig förnyad tullkontroll vid passerandet ,av nästa gräns.

Lösningen av detta problem sammanhänger emellertid intimt med den tidigare berörda möjligheten att kontrollera, huruvida ett fordon inom. vederbörande tullhandlings giltighetstid återutförts eller, om fordonet kvarstannar, tullformaliteterna ordnats, importlicens erhållits och registrering verkställts. Man återkommer även här till nödvändigheten av att man för Sveriges vidkommande får regler, som omöjliggör besiktning och registrering av ett sålunda infört fordon utan kontroll av att tullformaliteterna iakttagits.

Vad angår försäkringsspörgsmålen må följande framhållas. För närvarande förhåller det sig så, att om vederbörandes försäkringsanstalt i hemlandet träffat överenskommelse med de nordiska trankförsäkringsföreningarna, godtas ett för Norden utfärdats s k Carte d'assurance serie A såsom bevis som gällande trafikförsäkring (motsvarande) i samtliga de fyra nordiska länderna. Har försäkringsanstalten i hemlandet icke sådan överenskommelse eller har vederbörande motorist försummat att begära ett Carte d'assurance serie A, maste vid varje nordisk gräns ett s k Carte d'assurance serie B lösas. Erlägges vid inresan premie icke för hela vistelsetiden i eet land. sker reglering av beloppen vid utresan från landet i fråga.

Det synes organisationerna nödvändigt att tillskapa ett tredje slag av Carte d'assurance, som kan lösas vid den första nordiska gränsen och nar giltighet inom hela Norden. Vid underhandsframställning till den svenska trafikförsäkringsföreningen har man nyligen svarat, att förutsättning att ordna sådan form av Carte d'assurance f nej föreligger. Underhandlingar måste därför upptagas med vederbörande trafikförsäkringsföreningar om bildandet av en pool, så att denna fråga kan lösas i avvaktan på att frågan om en internationellt gällande obligatorisk försäkring, som för närvarande behandlas inom **ECE,** realiseras.

c) Övriga med underlättandet av trafiken med motorfordon inom Xorden sammanhängande frågor, såsom enhetliga trafikregler och enhetlig lagstiftning angående motorfondonstrafiken i övrigt.

Bland övriga frågor, som synes påkalla uppmärksamhet i förevarande sammanhang, vill organisationerna bl a framhålla intresset från dansk, finsk, norsk och, med undantag av England, utländsk sida över huvud taget att övergang snarast möjligt sker till högertrafik i Sverige.

Det synes också böra understrykas, att det är mindre tillfredsställande att lagbestämmelserna angående alkohol och framförande av motorfordon icke är enhetliga i de fyra nordiska länderna. Även här bör ett samarbete inledas för att åstadkomma likartade bestämmelser, och över huvud taget synes det gemensamma lagstiftningsarbetet på trafik- **och** fordonsområdet inom de nordiska länderna böra intensifieras.

Stockholm, den 23 april 1952

för De Nordiska Motororganisationernas Permanente Kommitté

Sten Hagardt.