Angående saker gjeldende "gjenregistrering" av gamle, for lengst avskiltede norske kjøretøy.

Vegdirektoratets saksbehandlere avkrever ny eier for salgsmeldinger og/eller skifteattester av forlengst avdøde eller ikke sporbare "sist registrerte eiere". Dette til tross for at det kan ha gått mer enn 40 år siden det siste var "bevegelse" ifbm. det aktuelle kjøretøyet. Dette er dokumentasjon som det ofte er umulig å fremskaffe. Slike tilfeller utløser langvarige disputter som koster både eierne og Vegdirektoratets ansatte masse tid og bryderi. Som oftest ender disputten med at det fattes et forvaltningsmessig enkeltvedtak som gjør at kjøretøyet tillates registrert på ny eier.

Hensikten med registrering av kjøretøy.
Det gamle papirbaserte systemet i Norge for registrering aldri var ment å være et "løsøreregister" for kjøretøy. Dog går enkelte av dagens saksbehandlere svært langt i å avkreve dokumentasjon ifbm. tidligere eier, tilsynelatende for å ivareta dennes eller arvingenes interesser mht. selve ***eiendomsforholdet.*** Dette ligger utenfor registerets primære hensikt som var å kreve inn **skatter** og **avgifter** fra eieren tilknyttet et registreringsnummer, påse at kjøretøyet er **ansvarsforsikring** og fremstilt til **teknisk kontroll**, samt tilfredsstille **forsvarets behov** ifbm. rekvirering av kjøretøy. Eier av et registrert kjøretøy er også relevant for ikke-statlige virksomheter ifbm. økonomiske heftelser tilknyttet kjøretøyet som **parkeringsavgifter/gebyrer** og **bompenger**. Registrert eier hefter for disse. Disse motivene opphører når kjøretøyet er avregistrert da skal det ikke svares for årsavgift, forsikring eller teknisk kontroll. For kjøretøyer som ikke er avregistrert er heller ikke parkeringsavgifter/bøter og bompasseringer et tema, og forsvaret er neppe interessert i å rekvirere et avregistrert kjøretøy.

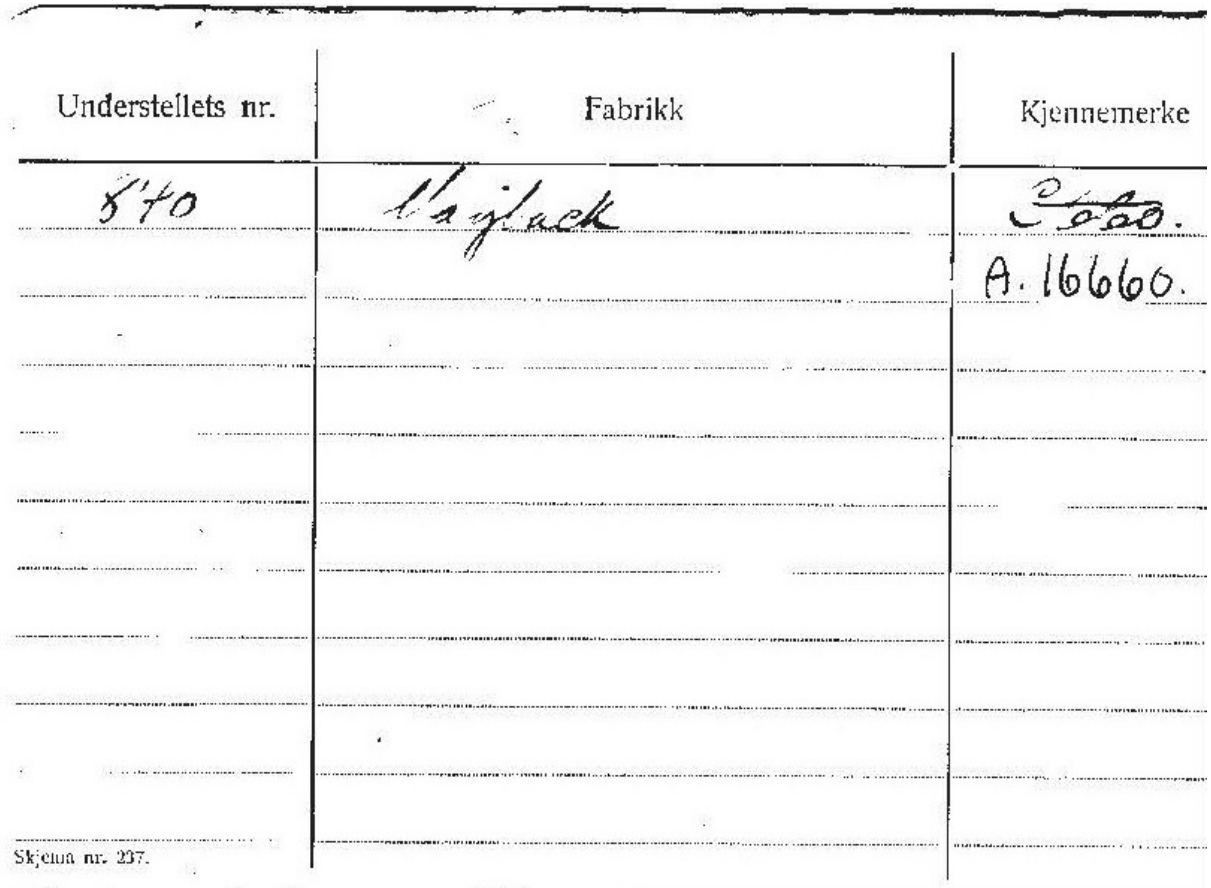
Problem ved eierskifte
Eierforholdet for gamle, for lengst avskiltede kjøretøy har altså i prinsippet ingen interesse for hverken Vegdirektoratet eller andre før de skal påregistreres igjen. Når kjøretøyet påregistreres må nødvendigvis en juridisk person oppføres som eier som svarer og hefter for alle de forhold **nevnt ovenfor**. Det er når ny eier av kjøretøyet ***ikke*** er samme som sist registrerte eier at problemet kan oppstå, eller sist registrerte eier er ukjent eller avdød. Vegdirektoratet har nemlig i utgangspunktet krevet en ubrutt ”lenke” av registrerte eiere opp til gjenregistrering. For eldre kjøretøy kan dette være problematisk, som forklart nedenfor.

Registreringssystemet i Norge ”Pre-AutoSys”.
Problemet gjelder først og fremst kjøretøy som ikke finnes i dagens AutoSys. Kjøretøy som ikke var registrert etter 1970 faller i denne kategorien. Det kan også gjelde kjøretøy som ble avregistrert i noen år *etter* 1970. Dette pga. de databaserte registrene (Sentralregisteret, Motorvognregisteret og Førerkortregisteret) som var forløperne til dagens AutoSys ble innført gradvis mellom 1970 og 1980. *(For enkelhetens skyld omtales disse databaserte systemene som ”AutoSys” selv om datasystemet AutoSys som inkorporerte S-reg., M-reg. og FK-reg. ikke var i drift før i 1980 og da var det kun Moss, Oslo samt Asker og Bærum som var oppkoplet. Ikke før 31/12 1985 var alle Trafikkstasjonene koplet opp mot AutoSys).*

Registrerings-systemet for kjøretøy i Norge før AutoSys ble innført var papirbasert. Før år 1916 bestod "registrerings-systemet" simpelthen av håndskrevne protokoller som ble oppbevart på politikamrene. Etter hvert som antallet kjøretøy økte ble det nødvendig å lage et system med trykte, standardiserte blanketter. Dataene ble oppbevart delvis sentralt og delvis lokalt.

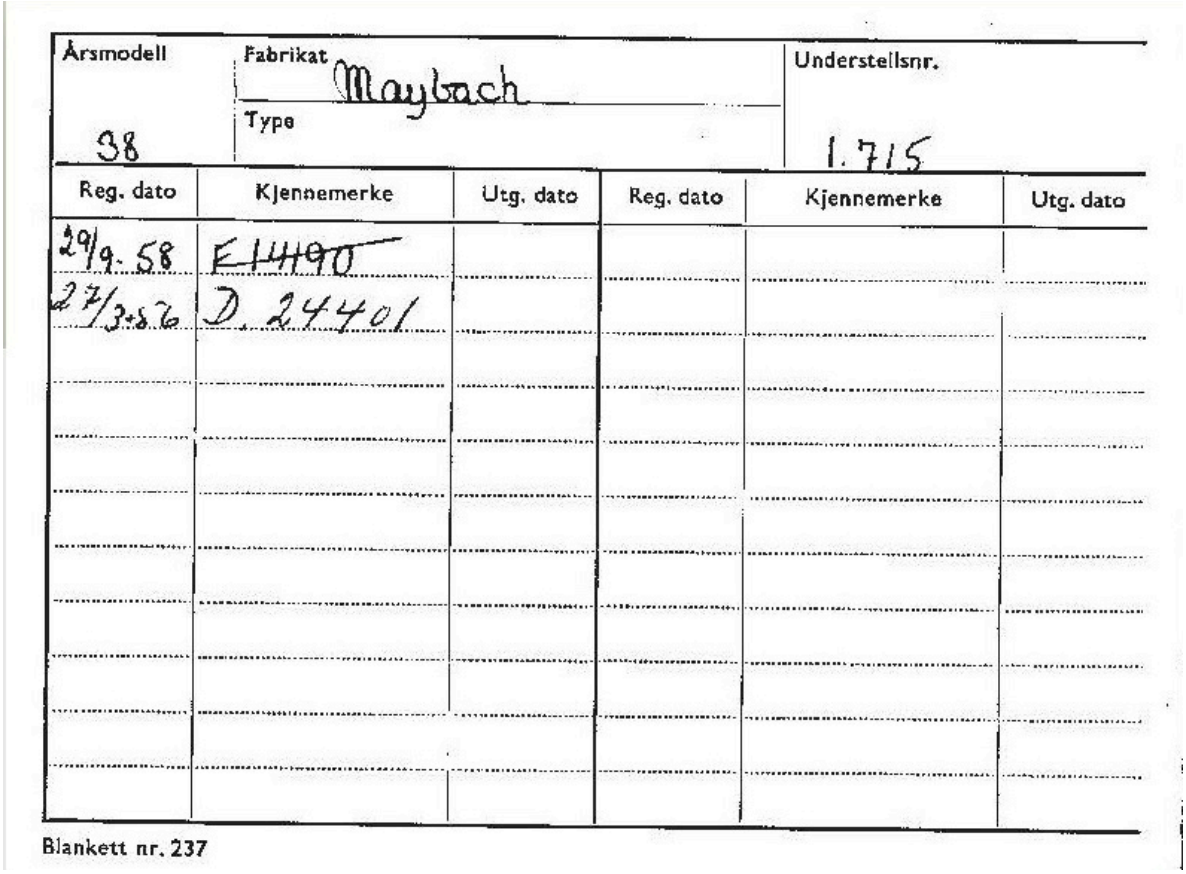
Sentralregisteret (S-reg.)
Sentralregisteret var landsomfattende og ble opprettet i 1916. Det bestod av kort som ble oppbevart hos Vegdirektoratet i Schwensensgate i Oslo. Arkivkortene ("Skjema nr. 237") inneholdt svært få opplysninger, kun understellsnummer, fabrikat og registreringsnummer. Se eksempel nedenfor fra 1931. Det kan bemerkes at skjemaet ikke inneholder dato, kjøretøytype (bil, MC, osv.) eller hva slags merke og modell det dreier seg om.

Dog er kortet viktig, fordi at det **beviser at kjøretøyet har vært registrert i Norge**, dvs. at toll og evt. innførselsavgifter er betalt. Rubrikken "kjennemerke" viser til reg. nr, og viser det første nummeret kjøretøyet var registrert på, samt evt. påfølgende omregistreringer. I eksempelet nedenfor er kjøretøyet en Maybach (feilstavet Mayback) først registrert på nummer C-660 (Aker) og deretter A-16660 (Oslo). I teorien skulle alle skifte av kjennemerke meldes inn til sentralregisteret av biltilsynskontorene men dette skjedde ikke alltid.



Etter 2. Verdenskrig endres layouten på Skjema 237 - det legges til rubrikker for registrering av årsmodell, type, samt dato for på og avregistrering på hvert kjennemerke. I eksempelet nedenfor dreier det seg om en 1938 Maybach registrert i Kongsvinger i 1956 og i Buskerud i 1958. Den kronologiske rekkefølgen er omvendt og det hele er litt uklart, men feil og

selvmotsigelser fremkommer på disse kortene. Funksjonærene var ikke feilfrie hverken hos de lokale Biltilsynene eller på Sentralregisteret i Schwensensgate. S-reg. ble flyttet flere ganger, først til Maridalsveien, så til Rådhusgata 8 i november 1970. I april 1978 ble Vegdirektoratet samlet på Helsfyr i Oslo.



Årsmodell: 38
Fabrikat: Maybach
Type:
Understellsnr.: 1.715

Reg. dato	Kjennemerke	Utg. dato	Reg. dato	Kjennemerke	Utg. dato
29/9. 58	~~E 14190~~				
27/3-62	D. 24401				

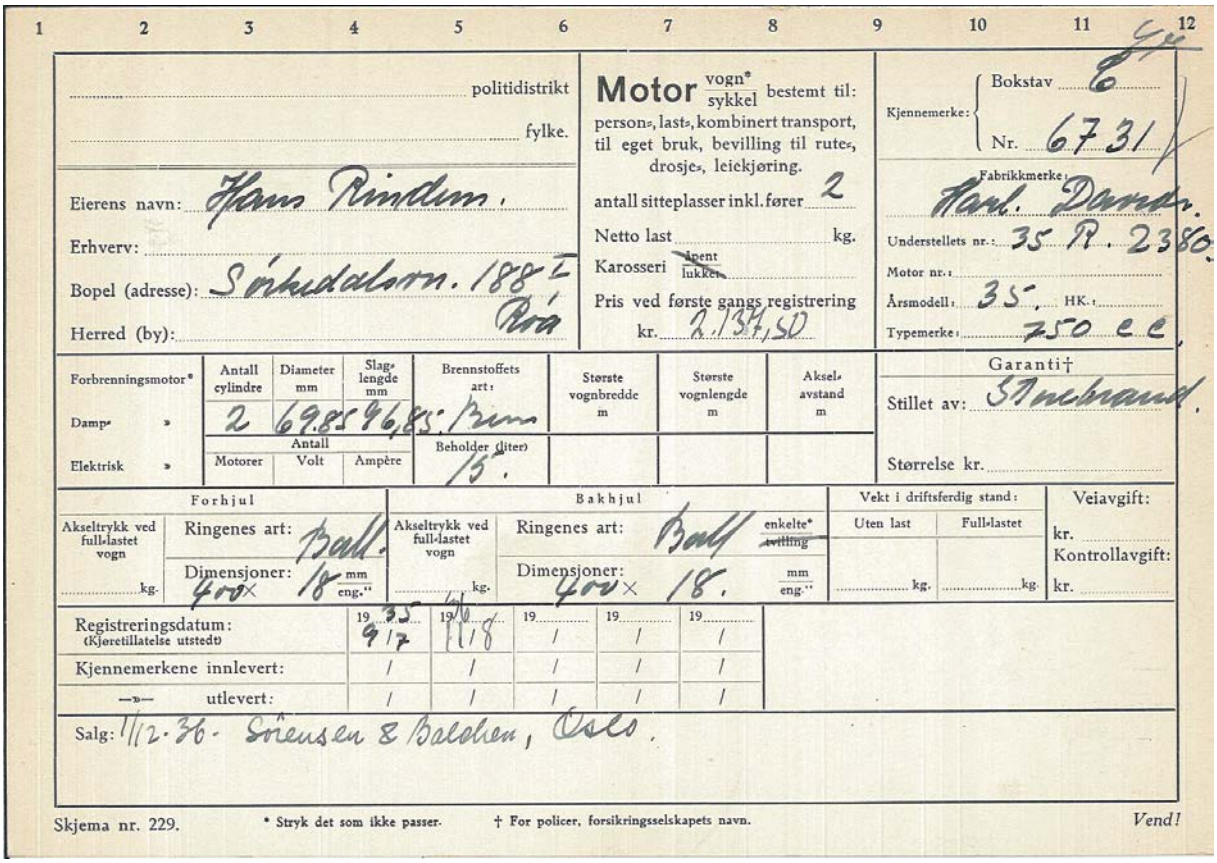
Blankett nr. 237

Bortsett fra at Skjema 237 fastslår at kjøretøyet har vært innført til Norge peker registreringsnummeret på hvilket Biltilsyn som har eierpapirene til det aktuelle kjøretøyet. Bokstaven i registreringsnummeret viser i hvilket fylke kjøretøyet er registrert, og nummerserien peker på hvilket Biltilsyn som har eierpapirene (hvis det finnes flere biltilsynskontorer i det aktuelle fylket).

"Pappira"
Registreringspapirene – som oftest bare omtalt som "papirene" - ble oppbevart lokalt hos det Biltilsynet som vedkommende eier hørte inn under. Papirene bestod i hovedsak av et enkelt kort med trykk på begge sider, skjema nr. 229 (til sent 30-tall), senere heter det samme kortet Skjema nr. 228 (fra sent 30-tall) eller Skjema 228a (fra sent 50-tall).

På framsiden av Skjema 229/228/228a er kjennemerke, eiers navn og adresse, samt en rekke opplysninger om kjøretøyet spesifisert: Type kjøretøy, antall sitteplasser, lasteevne, karosseritype, og nypris. Videre merke, modell, årsmodell, understellsnummer, motornummer og slagvolum. Det finnes rubrikker for antall sylindre, boring og slaglengde, drivstofftype og volum på drivstofftank samt lengde, bredde og akselavstand. Dernest rubrikker for akseltrykk, dekktype type samt dimensjon på forhjul og bakshjul. Det er også

rubrikker for vekt i driftsklar stand - ulastet samt fullastet – samt hvor kjøretøyet er forsikret og for hvilken sum. Videre felt for veiavgift og kontrollavgift og dato for på- og avskilting. For øvrig er det variasjoner i rubrikkene nederst på framsiden og angjeldende hele baksiden.



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

politidistrikt
fylke.

Eierens navn: Hans Rindum.
Erhverv:
Bopel (adresse): Sørkedalsvn. 188 II
Herred (by): Oslo

Motor vogn* / sykkel bestemt til: person-, last-, kombinert transport, til eget bruk, bevilling til rute-, drosje-, leiekjøring.
antall sitteplasser inkl. fører 2
Netto last kg.
Karosseri åpent / lukket
Pris ved første gangs registrering kr. 2.137,50

Kjennemerke: Bokstav E Nr. 6731
Fabrikkmerke: Harl. Davidson.
Understellets nr.: 35 R. 2380.
Motor nr.:
Årsmodell: 35, HK.:
Typemerke: 750 c.c.

Forbrenningsmotor*	Antall cylindre	Diameter mm	Slag-lengde mm	Brennstoffets art:	Største vognbredde m	Største vognlengde m	Aksel-avstand m
Damp- »	2	69,85	96,85	Bens			
Elektrisk »	Antall Motorer	Volt	Ampère	Beholder (liter)			
				15.			

Garanti†
Stillet av: Stenbrand.
Størrelse kr.

Forhjul		Bakhjul		Vekt i driftsferdig stand:		Veiavgift:
Akseltrykk ved full-lastet vogn kg.	Ringenes art: Ball. Dimensjoner: 400 × 18 mm / eng.''	Akseltrykk ved full-lastet vogn kg.	Ringenes art: Ball enkelte* / tvilling Dimensjoner: 400 × 18. mm / eng.''	Uten last kg.	Full-lastet kg.	kr. Kontrollavgift: kr.

	19 35	19 36	19	19	19
Registreringsdatum: (Kjøretillatelse utstedt)	9/7	1/8	/	/	/
Kjennemerkene innlevert:	/	/	/	/	/
—»— utlevert:	/	/	/	/	/

Salg: 1/12.36 - Sörensen & Balchen, Oslo.

Skjema nr. 229. * Stryk det som ikke passer. † For policer, forsikringsselskapets navn. Vend!

I eksempelet overfor ser vi at ikke alle feltene er utfylt, noe som er ganske vanlig. Sykkelen er utstyrt med "ballondekk", altså lavtrykksdekk ("drop-center dekk"). Alternativene er høytrykksdekk (vulstdekk) eller kompaktdekk (solide ringer).

Min mening er at en rekke av dataene på disse skjemaene kun er til stede for å tilgodese forsvarets behov ved evt. rekvirering. Derfor er drivstofftype, tankvolum, dekktype og dimensjon spesifisert. Videre karosseritype, antall sitteplasser og lasteevne. Alle disse parametrene er viktige for forsvarets utvelgelse av kjøretøy til rekvisisjon mens flere av de samme er irrelevante ut i fra et kontrollteknisk synspunkt. Flere rubrikker er også til stede kun av skattemessige grunner. (Årsavgift, luksusavgift, luksusskatt osv.)

Fra 1956 skjedde innkrevingen av motorvognavgifter i Oslo på grunnlag av et hullkortbasert datasystem, og i 1960 ble det opprettet et sentralt Motorvognregister på hullkort hos Vegdirektoratet, det såkalte M-reg. M-reg. ble "punchet" inn på hullkort ut fra kopier av vognkortene innsendt fra Biltilsynene. Ikke alle felt ble registrert, et hullkort kunne kun lagre 80 karakterer og ble sortert på registreringsnummer, hele systemet var myntet på å skrive ut postgiroblanketter for å kreve inn årsavgift og inneholdt ikke de detaljerte opplysningene som fantes på skjema 229 som ble oppbevart hos Biltilsynene.

Omregistrering og kjennemerker
Dagens kjennemerkesystem med to bokstaver og 5 siffer (AA 12345) innført 1. april 1971 innebar at kjennemerket fulgte kjøretøyet "livet ut" uavhengig av eierskifte og dennes bopel. I det gamle "enbokstavsystemet" (A-####) kunne et kjøretøy bli omregistrert på nye kjennemerker flerfoldige ganger. Nytt kjennemerke ble tildelt når kjøretøyet ble solgt fra et fylke til et annet. Det kunne også bytte kjennemerke innen samme fylke hvis det ble solgt fra en person til en annen, og selger gjerne ville beholde "sitt" kjennemerke for å overføre det et annet kjøretøy. Da måtte et nytt kjennemerke tildeles kjøretøyet ved registrering på ny eier. I motsatt fall kunne kjennemerket overføres til den nye eieren, de gamle støpte skiltene var kostbare.

Den store forskjellen fra det gamle (papirbaserte) til det nye (databaserte) systemet AutoSys er at i det gamle systemet ble eieropplysningene ikke oppbevart sentralt, men fantes kun på Skjema 229/228 som ble oppbevart rundt omkring på de ulike registerførende enhetene. (Kalt for ulike navn opp i gjennom tidene: Bilsakkyndige, Biltilsynet eller Trafikkstasjon).

Kjøretøy som var avregistrert da AutoSys ble innført kom aldri inn i AutoSys, og eieropplysningene finnes altså kun på de gamle fysiske registerkortene. Noen slike "papirkjøretøy" kom inn i AutoSys ved at de ble "påregistrert" av gammel eier eller ved at kjøretøyet ble solgt og registrert på ny eier etter AutoSys var innført i det aktuelle registerførende distriktet.

De fleste avregistrerte kjøretøyene forble dog avregistrert, selv om de ble solgt og salgsmelding innlevert*. Hva som skjedde med papirene når salgsmelding ble innlevert vites ikke**, men det er all grunn til å tro at eieropplysningene forble på papir inntil det ble begjært påregistrering. Da ble kjøretøyet tildelt nytt to-bokstavs kjennemerke og innført i AutoSys. De gamle papirkortene til avregistrerte kjøretøy havnet i kjelleren på Trafikkstasjonene og ble ikke lagt inn i AutoSys.

**) Blanketten "Melding om eierskifte" ble kalt - og kalles her - for "salgsmelding".*

***) Om salgsmeldingen ble oppbevart sammen med eierpapirene vites ikke, i teorien kunne dette bli en hel bunke med salgsmeldinger når kjøretøyet skiftet eier uten å ha blitt påregistrert. Jeg har blitt fortalt at salgsmeldinger ble makulert etter 3 måneder.*

Selve sentralregisteret (Skjema 237) ble scannet og lagt på "Microfiche" for å spare plass. Alle papirarkiver i Vegdirektoratet inkl. ble sendt til Union fabrikker i Drammen i 1982 og laget papirmasse av. Senere er Microfichene blitt digitalisert, så **Sentralregisteret finnes altså i binær form selv om kortene er destruert**.

Dessverre gjelder dette ikke eierregistrene rundt omkring på trafikkstasjonene. De er i flere tilfelle blitt helt eller delvis destruert på trafikkstasjonen da man har vurdert disse kortene som utdaterte og "waste of space". På andre trafikkstasjoner finnes eierregistrene fortsatt mer eller mindre intakte. Som forklart ovenfor inneholdt ikke det sentrale M-reg. alle opplysninger som fantes på eierkortene (Skjema 229/228/228a).

Registrering av kjøretøy som ikke er i Autosys
Prosessen for en eier av et veterankjøretøy - eller restene etter et slikt - som ikke finnes i AutoSys og som ønsker å registrere det, er å kontakte Vegdirektoratet. De kan gjennom sin digitaliserte versjon av Sentralregisteret bekrefte eller avkrefte at understellsnummeret er oppført der, og i så fall hva som er siste registrerte nummer.

Understellsnummeret finnes ikke i Sentralregisteret
Det skal bemerkes at det finnes dokumenterte tilfeller av kjøretøy som *beviselig* (vha. fotografier osv.) har vært registrert i Norge IKKE finnes i Sentralregisteret. Intet system er uten feil, kortet kan ha blitt mistet eller ødelagt under flyttingen fra Schwensensgate til Helsfyr i sin tid, eller ditto under prosessen med å scanne registerkortene. I slike tilfeller må man legge fram bevisene (fotografier, gamle registeringsnummer osv.) som kan hjelpe til å finne papirene. Finnes papirene lokalt men ikke sentralt er saken nokså grei, da må opplysningene gjenskapes i AutoSys. Omstendigheten rundt eierforholdene blir forøvrig de samme som for de kjøretøyene som er oppført i Sentralregisteret, se B) nedenfor.

Finne siste kjennemerke og eier
Når kjøretøyet er funnet i Sentralregisteret kan jakten på papirene begynne. Dette har Vegdirektoratets kontor vært svært behjelpelige med, tidligere måtte man ta ringerunden til de ulike biltilsynene selv. Nå innhenter Vegdirektorates gruppe for slike saker disse opplysningene selv, og sporer opp siste registrert eier og kjennemerke. I noen tilfeller er resultatet negativt, altså papirene er tapt/destruert eller kan ikke spores.

A) Kjøretøyet finnes i Sentralregisteret, men papirene er borte
Slike tilfelle bruker å være ganske lette å løse, det er ingen kjent tidligere eier og Vegdirektoratet oppretter nye papirer uten protest. Det er tross alt det offentlige som har somlet bort eierpapirene og ikke den som ønsker å registrere kjøretøyet.

B) Kjøretøyet finnes i Sentralregisteret og papirene finnes
Finnes papirene på en lokal trafikkstasjon har man et siste kjennemerke og navnet på siste registrerte eier. Det er her problemene begynner. Vegdirektoratet vil ha en salgsmelding fra siste registrerte eier. (Jeg kjenner ikke til tilfeller der Vegdirektoratet oppgir et annet navn enn siste *registrerte* eier, altså *navnet på nyeste salgsmelding*. Det tyder på at salgsmeldingene ikke ble oppbevart, men makulert).

- **Best case #1.** Hvis siste eier fortsatt er i live og er velvillig innstilt og går med på å skrive under på en salgsmelding er problemet er løst. Dog kan man kan man lure på hvilke muligheter Vegdirektoratets saksbehandler på Trafikkstasjonen har for å verifisere at personen som skriver under er identisk med sist registrerte eier. Fødselsnummer ble innført i Norge i 1964 til bruk av Skattetaten, kjøretøy som ble registrert tidligere har ikke eierens personnummer i registreringspapirene. Når personnummer ble innført i registreringspapirene vites ikke, antakeligvis ble dette registrert ifbm. kjøretøy langt senere, jeg vil tippe tidligst i 1970 da AutoSys ble innført. Da oppstår to spørsmål: a) Er sist registrerte eier av en avskiltet Honda Benly fra 1964 ved navn Ronny Andersen og bopel på Kampen identisk med den Ronny Andersen som har signert salgsmeldingen? Underskriften til siste eier finnes ikke på papirene, så hva skal man sammenligne med? b) Hvilken av de 17 stk. Ronny

Andersen som i 2023 er bosatt i Oslo – hvis noen, vedkommende kan være død - er identisk med Ronny Andersen på Kampen i 1964? Ut ifra det skulle man tro at hvem som helst med navn "Ronny Andersen" som har en passende alder og et fødselsnummer kan fylle ut salgsmeldingen uten at noen ville heve et øyenbryn.

- **Best case #2.** Siste eier er avdød, men arvingene utsteder salgsmelding. Dog må det dokumenteres at de er rettsmessige arvinger vha. skifteattest eller lignende. I tilfelle der det er en enkelt arving i form av et eller to barn kan dette være nokså enkelt.
- **Worst case #1** – siste eier lever men påstår når han får se foto av det fine restaurerte kjøretøyet at dette ble stjålet for mange år siden og følgelig nekter å skrive under salgsmelding og forlanger istedenfor at kjøretøyet skal overleveres prompte og vederlagsfritt. (Restaurér aldri et kjøretøy før eierskifte er i orden!) Selvsagt kan man kontre med å forlange å se kopien av anmeldelsen og hevde at forholdet er strafferettslig foreldet, men det skaper uansett vanskeligheter.
- **Worst case #2.** Siste eier er død og hadde mange barn og enda flere barnebarn, eller hadde ikke barn slik at det er en skog av fjernere slektninger som er arvinger. Hvis arvingene er barnløse og også døde har man et nesten umulig scenario. Uansett så kan det være svært vanskelig å tak i gamle skiftattester når man selv ikke er slektning osv. Skifteretten gir ikke ut kopier av skifteattester til hvem som helst.
- **Worst case #3** – eier lar seg ikke spore. Her er spørsmålet igjen om man kan finne en person med samme navn i en passende alder som kan undertegne salgsmeldingen?

Er det gamle kjøretøyregisteret et løsøreregister?
I eksemplene overfor kommer man uansett tilbake til det grunnleggende – hvis interesser er det Vegdirektoratet mener seg å ivareta mht. krav til salgsmelding fra siste registrerte eier ifbm. gamle avregistrerte kjøretøy? Er det hensynet til siste eier eller dennes arvinger? Det papirbaserte "Kjøretøyregisteret" er ***ikke*** et løsøreregister. I så fall har Vegdirektoratet gjort en mildest talt dårlig jobb i og med:

A) At de har destruert eierdokumenter.
B) At de i disse tilfellene oppretter villig vekk nye dokumenter og foretar registrering på ihendehaver av et kjøretøy der man ikke kjenner identiteten på siste registrerte eier eller dennes arvinger.
C) At de ved avregistrering (innlevering av kjennemerker) har også forlangt innlevering av Vognkortet og destruert dette på stedet! Altså ødelagt det eneste "beviset" man har på at man eier et kjøretøy. En underlig måte å drive et eierregister på.

For å trekke en sammenligning: Kartverket i Norge fører en sentral fortegnelse av alle eiendommer i Norge. Alle eiendommer har et gårds- og bruksnummer uansett om de er bebygd eller ei og uansett i hvilken tilstand bebyggelsen måtte være. En eiendom har en registrert eier uansett om bebyggelsen brant ned for 70 år siden og eieren døde og siden har ligget brakk. Kartverket destruerer *ikke* dokumenter. Kartverket driver et eierregister - Vegdirektoratet gjør det ikke.

For å trekke flere analogier:

- I Norge er man pliktig til å melde flytting til Folkeregisteret. Det er også vanlig - men ikke obligatorisk - å melde flytting til Postverket. Det betyr ikke at man eier huset man melder flytting til selv om man er eneste folkeregistrerte beboer på adressen.

- Det samme gjelder strøm, internett, alarm og forsikring. Man registrerer abonnementene på seg selv og forplikter seg til å betale dem, det betyr ikke at man eier boligen.
- ”Title” på engelsk tilsvarer ”skjøte” på norsk. I U.S.A. har man ”Title” på fast eiendom så vel som kjøretøy. Title på kjøretøy oppgir ”Registrert eier” - den som vanligvis benytter kjøretøyet - så vel som en ”Legal eier”. Den registrerte eieren tilsvarer navnet i vognkortet i Norge. Ved omregistrering til ny registrert eier av kjøretøyet må title forevises, ved salg av kjøretøyet må title overføres til ny legal eier. Norge og mange andre land har ikke noen motsvarighet til title mht. kjøretøy.

Hva bør man gjøre ved omregistrering av gamle kjøretøy?
I det praktiske liv forringes verdien på alle kjøretøyer. I det norske systemet før AutoSys var systemet slik at ved salg av et brukt kjøretøy (fra første til andre eier og deretter) skulle en salgsmelding fylles ut og sendes inn til nærmeste biltilsyn/trafikkstasjon innen 3 dager etter overtakelsen. Deretter fikk man en ”Begjæring om Registrering” i posten som man tok med til Trafikkstasjonen. Etter å ha betalt omregisteringsavgift og forvist forsikringsbevis fikk man utstedt vognkort i eget navn samt utlevert skilt hvis disse ikke var destruert***.

Det typiske er at ettersom kjøretøyet ble eldre og uvegerlig teknisk forringet så ble det avskiltet, altså kjennemerkene og vognkortet innlevert (og destruert). Dette pga. at kjøretøyet ikke kunne bestå en teknisk kontroll, eller at bruksverdien av kjøretøyet var så lavt at eieren ikke ville betale årlige avgifter, forsikring eller teknisk vedlikehold. Kjøretøyet kan ha blitt satt til siden og glemt i årtier. Mer typisk er det at det ble solgt videre, og salgsmelding utfylt de første gangene, dog ikke nødvendigvis sendt inn. Like ofte ble kjøretøyet solgt videre uten at det ble fylt ut salgsmelding pga. man anså kjøretøyet som ”deler” og ikke et kjøretøy som skulle registreres.

På etter eller annet tidspunkt kan kjøretøy som beskrevet under punkt B) bli renovert fra en mer eller mindre verdiløs tilstand til et teknisk funksjonelt kjøretøy som ønskes registrert. Det typiske er at disse kjøretøyene ble produsert for 50 til 100 år siden og ikke vært registrert på 40 år eller mer. Hvilke krav bør Vegdirektoratet stille til dokumentasjon av ”provenans” (opprinnelse) ved registrering?

Min mening er at man bør stille de samme kravene som Redningsselskapet gjør ved registrering av fartøy i Småbåtregisteret. Nemlig:

- Objektets fabrikat og produksjonsnummer.
- Personalia inkl. fødselsnummer på gammel eier (selger) dokumentert vha. Bank-ID.
- Personalia inkl. fødselsnummer på ny eier (kjøper) dokumentert vha. Bank-ID.

En slik forenklet dokumentasjon vil være tilstrekkelig mht. provenans etter mitt syn. (Man selger og registrerer ikke stjålne kjøretøy og setter sitt fulle navn på papir).

Når kjøretøyet så er registrert i AutoSys blir alle offentlige og private aktørers interesser ivaretatt på normal måte:

- Personskadeavgift
- Trafikkforsikring
- Periodisk kjøretøykontroll

- Bompengeinnkrevning
- Parkeringsavgifter/gebyrer
- Etc.

Prosedyren sparer først og fremst Vegdirektoratets ansatte for en mengde unødig (og ubetalt) arbeid i form av endeløse brevvekslinger om eierhistorikk osv. Det samme gjelder for eierne av disse kjøretøyene.

****) I så fall fikk man en rekvisisjon slik at man kunne få produsert nye skilt hos godkjent skiltprodusent. Disse produsentene hadde monopol og i Oslo hadde de en brakke utenfor trafikkstasjonen. Skiltene var dyre. Det er verdt å merke seg at biltilsynet forlangt at man skulle betale for skiltene i tillegg til at man hadde betalt omregistreringsavgift. Ved manglende forsikringspolise, manglende betaling av årsavgift, eller det mest vanlige – manglende godkjenning ved teknisk kontroll, fikk man "Begjæring ominnlevering av kjennemerker" og måtte levere inn skiltene rengjorte på Trafikkstasjonen. Der ble de oppbevart til de manglende forhold var rettet. Gjorde man ikke dette innen 3 måneder ble skiltene fysisk makulert!*

Det er verdt å merke seg at dette var en praksis som ble innført under okkupasjonstiden 1940-1945. Før okkupasjonen var skiltene ens egen eiendom, og det ble plombert av Biltilsynet på den måten at en tynn metalltråd eller wire ble ført i gjennom et lite hull som ble boret gjennom skiltet bak så vel som skiltholderen som normalt var frittstående. Enden på metalltråden/wiren ble så plombert vha. en plombetang som klemte en blyklump flat rundt metalltrådene og samtidig preget et symbol inn i overflaten på blyet, vanligvis Riksvåpnet (løven med øksa). Hvis man ble "avskiltet" ble plomben klippet vekk for å markere at kjøretøyet ikke var tillatt å kjøre på veien. Det var ikke snakk om å fjerne skiltet, langt mindre ødelegge det. Det var under Quisling-styret at den drakoniske praksisen med å beslaglegge og deretter ødelegge skilt(ene) som kjøretøyets eier hadde bekostet og som til da hadde vært privat eiendom begynte. Faktisk så varte denne praksisen fram til nylig.

Negative konsekvenser?
Hva hvis siste registrerte eiers arvinger kommer underfund med at familieklenodiet som ble stjålet i 1959 er registrert på en ny eier av Vegdirektoratet i 2023 (tenkt eksempel)?

1) Arvingene må kunne dokumentere at saken er anmeldt.
2) Man må anta at kjøretøyet – hvis det hadde noen økonomisk verdi den gangen - var forsikret og at evt. kompensasjon er utbetalt for lengst.
3) Saken vil uansett være foreldet strafferettslig.
4) Evt. krav om kompensasjon eller tilbakeføring må reises som et sivilrettslig søksmål fra påstått fornærmede til nåværende registrerte eier.
5) Vegdirektoratet er ikke part i saken, registrering på eier innbærer ikke godkjennelse av eiendomsrett, kun ansvarliggjøring av forpliktelser ifbm. kjøretøyet.

Konklusjon

LMK må inngå en dialog med Vegdirektoratet med formål til å få Vegdirektoratet til å endre praksis ifbm. omregistrering av gamle kjøretøy.

Fokuset til Vegdirektoratet og Trafikkstasjonene må stilles inn på ”at det er viktigere å gjøre riktig, enn å unngå feil”.

En ny og enklere prosedyre mht. krav til dokumentasjon av eierskifte ifbm. nyregistrering vil spare Vegdirektoratet for en betydelig mengde arbeid. Og veteranentusiaster kan da bruke mer tid og krefter på *restaureringsarbeid* isteden for *registreringsarbeid*.

Verket i Hurum, 26. november 2023

Kim Jarre
Veteranmotorsyklist
Mobil: (+47) 9307 1450
E-post: kim.jarre@gmail.com

Oppmann Norsk Veteran Motorsykkel Club, avd. Oslo (Org. no. 923 484 507)
Styremedlem Trondhjemsridtet 1919 (Org. no. 914 733 081)

PS. Beskrivelsen ovenfor av de ulike papirbaserte registrene er nokså forenklet. Mellom 1970 og 1980 skjedde den en rekke omkalfatringer der en del data ble prosessert på hullkort, siden på magnetbånd og Microfiche. Først i 1982 ble all form for sentral registrering på papir avviklet og først i 31/12 1985 var alle landet trafikkstasjoner koplet opp på AutoSys. En detaljert beskrivelse av innførselen av data i Vegdirektoratet finnes nedskrevet av en tidligere ansatt, Kjell Garbekken fra Atna. Memoarene er utgitt av Vegdirektoratet i heftet ”Mitt arbeid, opplevelser og historier fra Vegdirektoratet 1963-2005”. DS.