

Nr 626.

Av herr **Hagberg** i Malmö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 30, angående viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 30 till innevarande års riksdag hava framlagts vissa förslag till omläggning av automobilbesiktningsväsendet. I åtskilliga avseenden giva emellertid dessa förslag anledning till erinringar.

1. Periodiska efterbesiktningar.

Vad först beträffar den årliga efterbesiktningen av automobiler i yrkesmässig trafik, föreslås i propositionen att denna skall bibehållas för personautomobiler och omnibusar men bortfalla för lastautomobiler. Till grund för detta förslag ligger en av tre tillkallade sakkunniga verkställd utredning, vilken finnes i propositionen återgiven.

Beträffande frågan om efterbesiktningarnas värde för trafiksäkerheten bör följande påpekas. De sakkunniga erkänna fördelarna med de nuvarande efterbesiktningarna, nämligen att fordonen åtminstone en gång årligen undergå en noggrann eftersyn. Trots att det numera blivit så gott som regel, att bilarna kort före efterbesiktning inlämnas till reparationsverkstad för översyn och justering, har — såsom de sakkunniga meddela — antalet vid efterbesiktning anmärkta felaktigheter uppgått till icke mindre än 24.7 procent. Därest icke översyn och justering skett före efterbesiktningarna hade givetvis denna siffra varit avsevärt mycket högre. De sakkunniga anföra även siffror, som visa, att lastbilarna i väsentligt högre grad än personbilarna varit behäftade med felaktigheter. Det förefaller under sådana omständigheter, att de sakkunnigas förslag att borttaga efterbesiktningstvånget för just lastbilarna är i hög grad omotiverat.

I fortsättningen erinra de sakkunniga om de statistiska uppgifterna rörande sambandet mellan trafikolyckorna och motorfordonens beskaffenhet, nämligen att olyckor beroende på »motorfordonens beskaffenhet» endast utgöra 3.2 procent, medan olyckor föranledda av »motorförarnas körsätt» utgjorde 59.4 procent och »motorförarnas personliga förhållanden» 6.3 procent. Givetvis bör man icke försumma att genom fortlöpande fordonskontroll söka nedbringa den ovan angivna siffran 3.2 procent till ännu lägre värde, men synes det beträffande önskemålet om ökad trafiksäkerhet vara ofantligt mycket mer att vinna genom att inrikta alla goda krafter på att förbättra motorförarnas körsätt och deras personliga förhållanden, vilka bägge omständigheter till sammans förorsakat 65.7 procent av alla trafikolyckor.

Emellertid yttra i detta sammanhang de sakkunniga, att det fåtal olyckor, som förorsakats av »motorfordonens beskaffenhet», möjligen kunna utgöra ett

visst belägg för att de periodiska efterbesiktningarna icke skulle vara för nedbringandet av antalet olycksfall alltför betydelsefulla. Med anledning av detta uttalande måste framhållas att, om även den yrkesmässiga trafiken vad beträffar bilarnas *antal* endast utgör 15 procent av hela motorfordonsbeståndet, är dock dess *andel i trafiken* avsevärt mycket större, och äro dessa bilar härigenom utsatta för en många gånger starkare förslitning än de privata bilarna. De sakkunnigas uttalande, att det knappast föreligger anledning att ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt göra principiell skillnad i behandlingen av de yrkesmässiga och de privata fordonen, synes icke svara mot verkliga förhållandet. Visserligen kan påvisas en och annan bil i privat ägo, som användes i mycket intensiv trafik, men det stora flertalet privatbilar komma i den årliga körningen upp till endast en bråkdel av det antal mil, som årligen köras av bilar i yrkesmässig trafik. Vad särskilt lastbilarna beträffar, så äro dylika i enskild ägo ofta i användning endast kortare stunder på dagen, medan däremot ägaren till en lastbil i yrkesmässig trafik måste med hänsyn till sin utkomst se till, att bilen hålles i gång hela dagen, ja ofta till och med under natten genom ombyte av chaufför. Det ligger också i hans intresse att i det längsta uppskjuta sådana reparationer, som icke äro för bilens framdrivning nödvändiga. Ett borttagande av de periodiska efterbesiktningarna skulle för visso medföra, att den allmänna eftersyn, som nu verkställes åtminstone en gång om året, alls icke bleve företagen.

I detta sammanhang torde även böra påpekas, att vad beträffar personbilar i yrkesmässig trafik allmänhetens fordran på att få åka i en modern, snygg och proper bil tvingar vederbörande bilägare att underkasta sin bil en fortlöpande tillsyn, men saknas motsvarande kontrollerande moment beträffande lastbilarna, för vilka icke tillförlitligheten utan andra faktorer, såsom lastförmåga och ersättning per timme eller mil, äro avgörande för körningens erhållande. Vid anlitan av lastbilstransport har den, som anlitar transporten, i de flesta fall icke tillfälle att ens *se* det fordon, varmed transporten sker.

I sitt förslag hava de sakkunniga utgått ifrån, att de periodiska efterbesiktningarna skulle bibehållas endast för personbilar i yrkesmässig trafik, men torde av ovanstående framgå, att dylikt efterbesiktningstvång är i minst lika hög grad påkallat för lastbilar i yrkesmässig trafik.

De sakkunniga uppställa i fortsättningen det spörsmålet, huruvida det slopade efterbesiktningstvånget för lastbilar skulle kunna ersättas genom ökning av statspolisens trafikkontrollerande verksamhet, och komma till det resultatet, att överraskningsmomentet vid den flygande besiktningen vore av så avgörande betydelse, att de periodiska efterbesiktningarna skulle kunna slopas. I denna sak hysa emellertid åtskilliga myndigheter, som yttrat sig över förslaget, en annan uppfattning och anse, att en utökad trafikkontroll från statspolisens sida icke lämpligen kan ersätta de periodiska efterbesiktningarna. Det synes också uppenbart, att en flygande besiktning, även be driven i mångfaldigt större omfattning än hitintills, aldrig kan få samma värde

som de nuvarande obligatoriska efterbesiktningarna av trafikbilarna. Många av dessa skulle kanske — om förslaget godtoges — aldrig komma att underkastas någon inspektionsförrättning.

Med hänvisning till det ovan anförda vilja vi med hänsyn till att kraven på trafiksäkerheten icke böra få eftersättas, föreslå att lastautomobiler i yrkesmässig trafik allt fortfarande underkastas periodiska (årliga) efterbesiktningar.

2. Statspolisens övervakande av vägtrafiken och motorfordonen.

Detta vårt ändringsförslag i förhållande till propositionen innebär emellertid icke någon invändning mot den föreslagna ökningen av statspolisen, vilken tvärtom synes oss mycket önskvärd med hänsyn till att statspolisen i allt större utsträckning må få tillfälle att ägna sig åt vägtrafikens övervakande ur ordningssynpunkt. Såsom tidigare anförts utgöra »motorförarnas körsätt» och »motorförarnas personliga förhållanden» tillsammans 65.7 procent av anledningarna till trafikolyckorna i landet. Det finnes sålunda ett mycket rikt verksamhetsfält för statspolisen att i olika situationer undervisa och tillrättavisa motorfordonsförare, eller slutligen i svårare fall föranstalta om åtal mot sådana motorfordonsförare, vilkas körsätt och personliga förhållande kunna utgöra en fara för trafiksäkerheten. Tyvärr har på många håll statspolisen vid sin trafikkontroll alltför mycket inriktat sig på för trafiksäkerheten helt perifera omständigheter, såsom kontroll av namnskyltar, skattekvitton, körkorts medförande och dylikt, medan främjandet av trafiksäkerheten och övervakandet av vägtrafiken vore en uppgift för statspolisen av väsentligt större betydelse, väl motiverande den nu föreslagna utökningen av statspolisens organisation.

Vad beträffar motorfordonens *tekniska beskaffenhet* framhålles det i propositionen, att det redan nu ingår i statspolisens allmänna uppgifter att tillse, att sådana motorfordon icke användas i trafik, som beträffande beskaffenhet och utrustning icke uppfylla i trafiksäkerhetskänseende uppställda föreskrifter. Denna uppgift torde allt fortfarande böra åligga statspolisen. Att, såsom nu föreslås, helt överflytta den av besiktningsmännen nu utövade flygande besiktningen av fordonsinspektionen till statspolisen, synes emellertid mindre välbetänkt. Meningarna om lämpligheten av denna föreslagna överflyttning äro i hög grad delade. Omkring halva antalet länsstyrelser ha ansett sig kunna giva förslaget sin anslutning, medan de övriga antingen uttalat sig i avstyrkande riktning eller ifrågasatt, att flygande besiktning borde utövas av såväl besiktningsmännen som statspolisen.

Det kan i detta sammanhang icke bortses ifrån att statspolisens kompetens i tekniskt avseende — även efter genomgång av de för ändamålet föreslagna utbildningskurserna — knappast kan antagas bliva tillfredsställande. För undersökning av ett motorfordon ur trafiksäkerhetskänsepunkt bör förefinnas en ingående och på många års erfarenhet uppbyggd kännedom om olika bilmärkens och årsmodellens konstruktioner och egenskaper, så att ett objektivt

bedömande kan ske angående de fordringar i olika avseenden, som rimligen kunna uppställas för motorfordonet ifråga. För erhållande på lång sikt av ett gott resultat av fordonsinspektionerna synes också nödvändigt att inspektionsförrättarna besitta en så hög grad av teknisk kunskap och erfarenhet, att allmänheten får och kan bibehålla fullt förtroende för deras åtgöranden. Kravet på fullgod teknisk kompetens blir nämligen av allra största betydelse, om såsom de sakkunniga föreslagit vissa anmärkningar skola kriminaliseras och föranleda straffpåföljd, medan vissa andra felaktigheter av »ringa betydelse» icke skola föranleda straffpåföljd därest felet inom viss föreskriven tid blivit vederbörligen avhjälpt.

Vad ovan anförts synes giva starka stöd för den meningen att besiktningsmännen även framdeles böra i första hand handhava den tekniska fordonsinspektionen, lämpligen i samarbete med statspolisen. För ernående av ett gott resultat böra besiktningsmännen åläggas en väsentlig utökning av inspektionsarbetet och liksom hitintills härför uppbara skäligen arvode.

3. Besiktningsväsendets organisation.

Beträffande *besiktningsmännens antal* föreslå de sakkunniga en minskning från 86 till 59. De sakkunniga motivera sitt förslag ur följande synpunkter:

1. Inlevereringen till statsverket av uppbördsmedel stiger till följd av större uppbörd av de kvarvarande besiktningsmännen.

2. Det minskade antalet skulle medföra, att det stora flertalet besiktnings-tjänster komme att utgöra huvudsysslor för befattningshavarna.

3. Det färre antalet besiktningsmän minskar svårigheterna att åstadkomma enhetliga principer vid besiktningsmannaverksamhetens utövande.

4. Möjligheterna att utöva tillsyn å besiktningsmännens verksamhet bliva större.

De sakkunniga tyckas sålunda hava ansett såsom det viktigaste momentet i förslaget att skaffa statsverket ökade inkomster för bidrag till avlönande av en helt annan tjänstemannakår. De sakkunniga uppgiva att statsverkets nettoinkomst från besiktningsväsendet kan beräknas uppgå till 223,900 kronor. Departementschefen går för sin del väsentligt längre i beskärningen av besiktningsmännens arvoden och räknar med en förtjänst för statsverket på 390,000 kronor. Inför en så hög överskottssumma uppställer sig det spörsmålet, huruvida det kan anses rimligt att av ägare till och förare av motorfordon uttaga så höga avgifter att ifrågavarande överskott uppstå. Landets motorfordonsägare erlægga redan i annan ordning i automobilskatt till staten ett årligt belopp av över 100 miljoner kronor, vilka numera tagas i anspråk för täckandet av vissa utgifter, som delvis endast helt lösligt hava samband med automobiltrafiken. Det synes skäligen att statspolisens kostnader för vägtrafikens övervakande i huvudsak täckas av automobilskattemedel och att besiktningsavgifterna icke sättas högre än att de täcka kostnaderna för besiktningsväsendet. Huruvida sistnämnda kostnader, d. v. s. besiktningsmännens behållna inkomstandelar, äro skäligen avvägda har icke i detta sammanhang

undersökts, då det är att förvänta att vederbörande utskott i detta avseende företager särskild prövning.

Det ovan omnämnda, av departementschefen beräknade överskottet har framkonstruerats dels genom sänkning av antalet besiktningsmän från 86 till 59, dels genom en avsevärd beskäring av besiktningsmännens behållna inkomstandelar.

Till belysande av huru förhållandena komma att ställa sig efter den föreslagna indragningen av tjänster hava i propositionen angivits vissa inkomster i *medeltal* för varje län. Någon utredning, huruvida länets geografiska struktur och befolkningsförhållanden medgiver en uppdelning i det föreslagna antalet distrikt eller kan medgiva en inkomstfördelning i enlighet med det angivna medeltalet, synes emellertid icke hava företagits. Icke heller synas de sakkunniga hava beaktat, att allmänhetens skäliga fordringar att någorlunda lätt kunna söka besiktningsmännen bliva tillräckligt tillgodosedda. Redan en flyktig granskning av de olika länens geografiska struktur ger vid handen, att efter indragningarna ett flertal distrikt komma att bliva oformliga till olägenhet för allmänheten och antalet förrättningar synnerligen ojämnt fördelade. Vissa distrikt synas komma att uppvisa en uppbörd 2 à 3 gånger större än andra distrikt. De i *medeltal* uträknade uppbördsbeloppen och behållna inkomsterna giva fördenskull icke den rätta bilden av de uppkommande verkliga förhållandena.

Såsom redan påpekats skulle minskningen av besiktningsmännens antal till 59 medföra avsevärt obehag och extra kostnader för allmänheten, som skall anlita besiktningsman. I syfte att motverka de ökade besvärligheterna för allmänheten genom de indragna besiktningsmannatjänsterna föreslå de sakkunniga, att besiktningsman skall hålla mottagning på andra orter inom tjänstgöringsdistriktet än stationsorten, i främsta hand på de orter, där besiktningsman tidigare varit stationerad, men omnämna de sakkunniga själva det av flera besiktningsmän konstaterade förhållandet, att frekvensen vid mottagningarna utanför stationsorten av olika anledningar år efter år nedgått. De sakkunnigas förslag på denna punkt kan sålunda redan i förväg antagas bliva mindre värdefullt för allmänheten.

Ovan anförda omständigheter göra det önskvärt, att frågan om indragning av besiktningsmannatjänster prövas med hänsyn till allmänhetens skäliga fordringar på att utan allt för stor tidsspilla och extrakostnad kunna anlita besiktningsman.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte beträffande Kungl. Maj:ts proposition nr 30 angående viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet besluta ändring i de avseenden, som i motionen angivits.

Stockholm den 28 januari 1936.

Erik Hagberg.

S. Linnér.

Ewald Lindmark.