

Nr 27

Utlåtande i anledning av motion angående handeln med begagnade bilar, m. m.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 460 av herr *Sjönell*.

I motionen hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala dels att vid försäljning av begagnade motorfordon bevis ej äldre än sex månader på dess trafikduglighet skall kunna företes, dels att registrerings skyltarna på körförbudsbelagt fordon skall tagas i förvar av polisen».

Gällande bestämmelser

Bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning intar en central plats i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (VTF)*. Enligt 2 § i förordningen får fordon tas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Beträffande bilar, motorcyklar, traktorer och motorredskap, släpfordon och efterfordon, cyklar samt fordon, förspända med dragare, meddelas i dessa hänseenden särskilda bestämmelser i 3—8 §§ VTF.

I VTF finns åtskilliga bestämmelser som syftar till att genom *kontrollåtgärder* av olika slag höja bilparkens standard. Kontrollen sker dels genom registrerings- och typbesiktning, dels genom löpande fordonskontroll.

Regler om *registrerings- och typbesiktning* återfinns i 14 och 15 §§ VTF. Vid registreringsbesiktning sker kontroll av samtliga fordonsdetaljer. Vidare sker bl. a. uppmätning av fordonets längd, bredd, hjulbas och eventuellt lastutrymme. Typbesiktning utföres på i princip samma sätt som registreringsbesiktning.

Den *löpande fordonskontrollen* sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom undersökning och kontrollbesiktning vid s. k. flygande inspektion, dels genom inspektion och kontroll hos försäljare av begagnade fordon, dels genom periodisk kontrollbesiktning, dels ock beträffande kopplingsanordningar genom s. k. särskild kopplingsbesiktning.

Enligt 22 § VTF äger länsstyrelse förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet till kontrollbesiktning enligt 24 §. Undanhålles fordonet besiktning inträder automatiskt körförbud.

I 23 § VTF stadgas, att av länsstyrelse därtill förordnad polisman liksom trafikinspektör eller bilinspektör i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer äger undersöka och provköra motordrivna fordon eller släpfordon, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, *flygande inspektion*. Inspektionen kan utföras stickprovsvis och — i motsats till den undersökning polisman äger företaga enligt en allmän bestämmelse i 9 § VTF — utan särskild anledning föreligger antaga, att fordonet är bristfälligt i något avseende. Om fordonet är så bristfälligt, att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller intill dess kontrollbesiktning företas. Om fordonet anses vara bristfälligt i mindre omfattning, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran inte anses tillräcklig, förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristfälligheterna och att därefter inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Undanhålles fordonet sådan besiktning inträder automatiskt körförbud för fordonet. Är bristfälligheterna av blott ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, äger förrättningsmannen i stället förelägga vederbörande att inom viss tid styrka — genom intyg av polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt — att bristfälligheterna avhjälpts.

Enligt 23 a § VTF äger trafikinspektör eller bilinspektör företa inspektion hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen (*inspektion hos försäljare*). Stadgandet har föranletts av önskemålet om kontroll över handeln med begagnade bilar i syfte att hindra försäljning av trafikfarliga fordon. Inspektionen sker i regel stickprovsvis. Tillsynen begränsas till åtgärder, som motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Ger kontrollen anledning därtill kan körförbud för inspekterat fordon meddelas.

Bestämmelser rörande *periodisk kontrollbesiktning* finns i 24 § VTF. Däri stadgas bl. a., att registrerat motor- eller släpfordon, vilket är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, ävensom registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn skall, om fordonet är minst tre år gammalt, årligen undergå kontrollbesiktning. Besiktning sker inom det för ändamålet bildade Aktiebolaget Svensk bilprovning och omfattar i princip endast för bedömande av trafiksäkerheten nödvändiga kontrollåtgärder. I kontrollen ingår bl. a. provkörning, kontroll av styrinrättning, hjul och axlar, chassi, bromsar, karosseri, avgassystem jämte ljuddämpare, elektrisk utrustning och reflexanordningar samt däck och fälgar. Vid kontrollbesiktning skall fordonet godkännas eller, om det inte kan ske, föreläggande ges om ny besiktning

eller körförbud meddelas. Underlåter någon att inställa fordon till ny besiktning inträder automatiskt körförbud.

De grundläggande bestämmelserna om registrering av fordon återfinns i VTF och vägtrafikkungörelsen (VTK). Enligt 10 § 1 mom. VTF skall hos länsstyrelse föras bilregister och bilreservregister samt hos myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer centralt bilregister. Enligt 36 § VTK skall centrala bilregistret föras hos statistiska centralbyrån.

Som villkor för att ett fordon skall tas upp i bilregister gäller enligt 10 § 4 mom. VTF att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § VTF eller upptagits i typintyg, som enligt bestämmelserna i 15 § VTF utfärdats på grundval av godkänd typbesiktning. För reservregistrerat fordon kan den erforderliga besiktningen även utgöras av kontrollbesiktning enligt reglerna i 24 § VTF. Fordon skall enligt 16 § VTF registreras hos länsstyrelsen i det län där fordonet har sin hemort.

I 10 § 3 mom. VTF sägs att fordon vid upptagande i bilregister skall tilldelas ett ordningsnummer, som jämte en bokstavsbeteckning för länet utgör fordonets registreringsnummer. I 11 § 1 mom. VTF sägs att motorfordon och gummihjuls- eller bandförsedd traktor får tas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt som visar fordonets registreringsnummer, s. k. registreringsskylt. Vidare stadgas att släpfordon får dras av bil endast om släpfordonet är registrerat och försett med registreringsnummer. Närmare föreskrifter om skyltar m. m. finns i 21 § VTF och i med stöd därav meddelade bestämmelser i VTK.

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

Motionen

I motionen påpekas att många trafikolyckor beror på brister hos fordonen. Bilarna fyller inte fastställda krav i fråga om utrustning och säkerhet anför motionären och tillägger att genom hårdare kontroll av handeln med begagnade bilar en betydande del av de trafikfarliga fordonen torde kunna tagas ur trafik. Olika åtgärder säges därvid böra komma i fråga. Motionären anser att tätare undersökning av de begagnade bilarnas trafikduglighet än som för närvarande förekommer är en metod som bör användas. Den som säljer en begagnad bil bör sålunda åläggas att förete intyg på att fordonet undersökts och enligt detta fyller föreskrivna säkerhetskrav. Motionären medger att frågan om hur gammalt ett sådant intyg bör få vara givetvis kan diskuteras. Enligt motionärens mening bör en god effekt kunna nås, om krav uppställs på att intyget inte får vara mer än sex månader gammalt.

Avlägsnande av registreringsskyltar från fordon som belagts med körförbud är en annan åtgärd som enligt motionären kan medverka till att användandet av trafikfarliga bilar minskar. Polisen skulle sålunda ta skyltarna i förvar samtidigt som beläggande med körförbud sker. Motionären påpekar att man dock får räkna med att en sådan åtgärd får begränsad effekt så länge det nu tillämpade registreringssystemet är i bruk. När de nya riktlinjerna för fordonsregistreringen införts år 1973 torde emellertid betydligt bättre möjligheter föreligga att på detta sätt stoppa användandet av bristfälligt utrustade bilar. Metoden bör dock börja tillämpas redan nu, anser motionären.

1963 års riksdag

De i det föregående nämnda bestämmelserna i 23 a § VTF rörande kontroll över handeln med begagnade bilar tillkom genom statsmakternas beslut år 1963 (prop. 1963: 200, 3LU 43, rskr. 422). Reformen grundades på ett förslag som framlagts av en inom kommunikationsdepartementet särskilt tillsatt arbetsgrupp.

I den av arbetsgruppen upprättade promemorian diskuterades även vissa alternativa former för kontroll, såsom obligatorisk kontrollbesiktning i samband med varje ägarbyte och auktorisation av bilhandeln.

Sedan beslut fattats om årlig säkerhetsinspektion av vissa äldre bilar var det enligt arbetsgruppens mening inte motiverat att — såsom 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog och som ånyo aktualiserats vid remissbehandlingen av betänkanudet om säkerhetsinspektion och vid trafiksäkerhetsinventeringen — utöver detta även införa obligatorisk kontrollbesiktning i samband med varje ägarbyte beträffande fordon över fem år eller att införa lagstadgad skyldighet att vid försäljning förete testprotokoll, utfärdat av objektiv anstalt. Även frågan om auktorisation av bilhandeln hade i viss mån kommit i annat läge genom säkerhetsinspektionen, men det avgörande skälet mot detta förslag ansågs alltså vara de olägenheter i form av konkurrensbegränsningar m. m. som skulle bli följden av att auktorisation infördes. Därtill kom att såväl förslaget om auktorisation som förslaget om lagstadgad skyldighet att förete testprotokoll stod i strid mot arbetsgruppens uppfattning om att den erforderliga saneringen huvudsakligen borde ske genom åtgärder inom branschen.

Arbetsgruppens förslag om inspektion av begagnade fordon hos försäljare lämnades i huvudsak utan erinran vid remissbehandlingen.

Föredragande departementschefen anförde bl. a. (prop. s. 27) att en så långt gående åtgärd som införande av besiktningstvång vid överlåtelse av fordon inte borde tillgripas. Om frågan kunde vinna en acceptabel lösning på annat sätt ansåg han sig vidare inte kunna förordna ett så avsevärt ingrepp i näringsfriheten som ett system med offentlig auktorisation inom bilhandeln skulle innebära. Han ansåg sig inte heller kunna tillstyrka att yr-

kesmässig försäljning av trafikfarliga fordon kriminaliserades. Departementschefen ansåg arbetsgruppens förslag vara väl anpassat till den föreliggande situationen och anslöt sig i princip därtill.

Tredje lagutskottet fann den framlagda lösningen väl avvägd och uttalade att den fick anses utgöra ett lämpligt steg mot ytterligare säkerhet i trafiken. Ett genomförande av möjligheten till inspektion hos försäljare verkade enligt utskottet — i förening med säkerhetsinspektionen — i den riktningen att den övervägande delen av trafikfarliga fordon antingen sattes i tillfredsställande skick eller utrangerades, varigenom de svåraste olägenheterna på området skulle bortfalla.

1969 års riksdag

Riksdagen lämnade under vårsessionen 1969 propositionen 1969:30 angående riktlinjer för den fortsatta utformningen av fordonsregistreringen m. m. utan erinran.

Enligt propositionen skall central registerföring ske med tillämpning av ADB-teknik. Handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden skall även i fortsättningen vara decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. Statens trafiksäkerhetsverk skall bli centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. Ansvaret för själva registerföringen och driften av dataanläggningen skall tillkomma statistiska centralbyrån.

I propositionen har vidare redovisats riktlinjer för den nämare utformningen av registrerings- och anmälningsförfarandena, fordonskatteförfarandet, kontrollen över fordonsbeståndet etc.

I propositionen framhålls bl. a. att den registrering av olika slags motorfordon, som sker i länsstyrelsernas bilregister, skall tjäna flera ändamål, vilka vart och ett ställer sina särskilda krav på registrens utformning. Genom registreringen skall sålunda skapas ett informationsunderlag, som i första hand kan utnyttjas inom trafiksäkerhetsområdet för skilda slag av utrednings- och planeringsaktiviteter samt för kontroll av fordonsbeståndet i olika hänseenden. Snabb och aktuell information ur registren är av väsentlig betydelse för polisen i dess trafikövervaknings- och spaningsarbete. Registerinnehållet utgör vidare bl. a. underlag för debitering och uppbörd av fordonsskatt och för kontroll av att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs.

De krav som sålunda ställs på bilregistren har under senare år inte kunnat tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Dessa förhållanden har föranlett förslaget till en ändring av bilregistreringssystemet. En väsentlig uppgift har härvid varit att ge registreringssystemet en sådan utformning att möjligheter skapas för en effektivare kontroll över fordonsbeståndet. En grundläggande förutsättning härför är att man har tillgång till ett register, som innehåller erforderliga data och som är aktuellt och tillförlitligt. Propositionen syftar till att skapa ett sådant register. Själva kontrollen avses skolas genom ett kontrollmärkesystem.

Tillverkningen av registreringsskyltar skall ställas under statlig kontroll. Också distributionen av skyltarna skall handhas av statligt organ eller stå under statlig tillsyn. I propositionen pekas härvidlag på en ordning som innebär att registreringsskyltarna distribueras direkt från det centrala bilregistret. Därmed möjliggörs en centraliserad och från säkerhetssynpunkter tillfredsställande lagerhållning och hantering av skyltarna samtidigt som distributionen kan samordnas med registrets rutiner i övrigt vid registreringsförfarandet. Från servicesynpunkt behöver detta inte innebära några olägenheter, om exempelvis bilhandeln tillämpar en ordning, som innebär att fordonen normalt tillhandahålls i registrerat skick.

Omläggningen till det nya systemet beräknas ske successivt under åren 1972 och 1973.

1969 års riksdag behandlade också en motion (II: 264) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära förslag till sådan lagstiftning att försäljning av trafikfarliga bilar förhindras. Innebörden i förslaget var att bestämmelser, som stadgar straff för den som säljer en trafikfarlig bil, skulle införas. I sitt av riksdagen godkända utlåtande erinrade *tredje lagutskottet* om att denna fråga övervägts år 1963 men att tanken på en sådan kriminalisering avvisats. Avgörande var härvid att ett genomförande av möjligheten till inspektion hos försäljare i förening med den årliga kontrollbesiktningen av äldre fordon verkade i den riktningen att den övervägande delen av trafikfarliga fordon antingen sattes i tillfredsställande skick eller utrangerades, varigenom de svåraste olägenheterna skulle bortfalla. En avsevärd förbättring av förhållandena på området syntes också ha inträtt. Rapporterna från Aktiebolaget Svensk bilprovningens verksamhet visade emellertid att brister från trafiksäkerhetssynpunkt fortfarande fanns beträffande fordonens tillstånd och beskaffenhet. Mot bakgrund härav ansåg utskottet det angeläget att kontrollen över fordonsbeståndet skulle skärpas. Utskottet ansåg att ett steg i den riktningen tagits genom statsmakternas principbeslut om övergång till ett nytt bilregistreringssystem. Utskottet pekade på att ett av syftena med det nya systemet är att skapa förutsättningar för en effektivare fordonskontroll. Ytterligare åtgärder syntes utskottet inte erforderliga. Frågan borde emellertid följas med uppmärksamhet.

Konsumentutredningen

Konsumentutredningen tillkallades enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1967 för att utreda riktlinjerna för den statliga konsumentupplysningen samt därmed sammanhängande forsknings-, provnings- och undersökningsverksamhet. De ursprungliga direktiven för utredningen har den 20 september 1968 utvidgats till att omfatta även konsumentupplysning om personbilar (1969 års riksdagsberättelse H: 9). I tilläggsdirektiven anförs bl. a. följande.

Inom kommunikationsdepartementet färdigställde under år 1967 en särskild sakkunnig en rapport om vissa förberedande undersökningar angående konsumentupplysning om motorfordon för att få de viktigare hållpunkterna i ämnet klarlagda. (Stencil K 1967: 7). Promemorian, som i huvudsak var begränsad till konsumentupplysning beträffande personbilar, gav ytterligare motiv för en saklig och objektiv konsumentupplysning på detta område. Den gav också belägg för att de informationer av skilda slag som nu finns att tillgå för den bilköpande allmänheten inte uppfyllde alla de anspråk som man från allmänhetens och samhällets sida bör ställa.

Utredningsarbetet skall enligt direktiven inriktas på att utreda möjligheterna att åstadkomma en allsidig konsumentupplysning om personbilar. Upplysningsverksamheten bör avse såväl tekniska egenskaper som ekonomiska faktorer som har betydelse för konsumenten. Det skall beaktas att formen för och organisationen av verksamheten måste påverkas av de i författningar och anvisningar angivna kraven på bilarnas konstruktion och egenskaper samt av den besiktning- och kontrollverksamhet som sker i anslutning därtill.

En huvuduppgift för utredningen blir enligt direktiven att söka finna en lämplig form för den undersöknings- och provningsverksamhet som måste ligga till grund för konsumentupplysning om personbilar. Härvid anmäler sig frågan i vilken utsträckning och på vilket sätt de data och kontrolluppgifter som kommer fram vid bl. a. bilbesiktningar kan utnyttjas i verksamheten. Utredningen skall undersöka om det är möjligt att i undersöknings- och provningsverksamheten utnyttja resurserna hos bilbesiktningorgan och institutioner med teknisk inriktning samt att engagera dessa organ i arbetet.

I direktiven framhålls att det är av största betydelse att utredningen beaktar att bilinformationen i möjligaste mån skall tillgodose också trafiksäkerhetssyftet. Samråd skall ske med trafiksäkerhetsverket, Aktiebolaget Svensk bilprovning samt andra myndigheter, institutioner och utredningar som sysslar med bilsäkerhetsfrågor eller med andra utredningsuppdraget närliggande frågor.

Det är enligt direktiven angeläget att frågan rörande konsumentupplysning om personbilar snarast löses. Utredningen bör därför bedriva arbetet med denna fråga skyndsamt och i den mån det är möjligt avge förslag i ämnet utan att avvakta resultaten av utredningens arbete i övrigt.

1970 års riksdag

Allmänna beredningsutskottet har under innevarande riksdagssession behandlat två likalydande motioner (I: 63 och II: 79) vari hemställts om utredning rörande förutsättningarna för åvägabringande av en sådan kontroll på sektorn bilhandel och bilreparationer att kvarstående ur trafiksäkerhets- och konsumentsynpunkt allvarliga missförhållanden i möjligaste mån skulle undanröjas.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 9) anförde utskottet att det delade motionärernas uppfattning om att den kontroll, som nu utövas över bilhandeln, inte är tillfredsställande, och utskottet förklarade sig se mycket allvarligt på frågan. Inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt är det av största vikt att den av motionärerna påtalade »skumraskhandeln» saneras, framhöll utskottet. Utskottet erinrade om att utvidgningen av konsumentutredningens uppdrag att omfatta även konsumentupplysning om personbilar syftade till att skydda konsumenterna samt att utredningen tillförts experter från trafiksäkerhetsverket, AB Svensk bilprovning och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening. Enligt vad utskottet inhämtat hade inom utredningen gjorts en förstudie beträffande olika aspekter på konsumentupplysningen om personbilar. Med denna studie som utgångspunkt avsåg utredningen att planlägga det fortsatta arbetet. Utskottet förutsatte att — i enlighet med vad som angivits i tilläggsdirektiven — frågan om konsumentupplysning om personbilar skulle bedrivas med skyndsamhet. Utskottet ansåg därför inte den av motionärerna föreslagna utredningen påkallad utan hemställde att motionerna skulle anses besvarade med vad utskottet anförde.

Utskottet

I vägtrafikförordningen finns åtskilliga bestämmelser som syftar till att genom kontrollåtgärder av olika slag höja bilparkens standard. Sålunda förekommer bl. a. löpande fordonskontroll, som omfattar flygande inspektion, inspektion hos försäljare och periodisk kontrollbesiktning. Ger kontroll anledning därtill kan körförbud meddelas för inspekterat fordon. Vid underlåtenhet att inställa fordon till kontrollbesiktning inträder automatiskt körförbud.

Enligt vägtrafikförordningen får motorfordon tas i bruk endast om det är registrerat och försett med skylt som visar fordonets registreringsnummer, s. k. registreringsskylt. I motionen påpekas att många trafikolyckor beror på att bilarna inte fyller fastställda krav i fråga om utrustning och säkerhet. Motionären hemställer därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall föreslå två åtgärder som enligt hans mening skulle medverka till att användandet av trafikfarliga bilar minskas, nämligen dels att vid försäljning av begagnat motorfordon skall förete bevis, ej äldre än sex månader, på fordonets trafikduglighet, dels att registreringsskyltarna på fordon, som belagts med körförbud, skall tas i förvar av polisen.

Vad beträffar yrkandet att den som avser att sälja ett begagnat fordon skall förete bevis på fordonets trafikduglighet hänvisar utskottet till att konsumentutredningen genom tilläggsdirektiv den 20 september 1968 fått i uppdrag att — med skyndsamhet — utreda frågan om konsumentupplysning rörande personbilar. Utredningsarbetet skall enligt direktiven inriktas på att åstadkomma en allsidig konsumentupplysning som, förutom information om

tekniska egenskaper och ekonomiska faktorer, i möjligaste mån skall tillgodoses trafiksäkerhetssyften. Resultatet av det sålunda pågående utredningsarbetet bör enligt utskottets mening avvaktas innan ytterligare åtgärder vidtas på förevarande område. Motionsyrkandet bör därför avslås.

Förslaget att registreringsskyltarna på körförbudsbelagt fordon skall tas i förvar av polisen kan som motionären framhåller bli ett effektivt medel för att ta trafikfarliga fordon ur trafik efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna om att tillverkning och distribution av sådana skyltar skall omhändershas av statligt organ. Nuvarande regler medger emellertid att var och en har rätt att tillverka och sälja registreringsskyltar, och kontroll över att skyltarna är i överensstämmelse med gällande författningsbestämmelser utövas endast i samband med den allmänna kontrollen över fordon och deras utrustning. Intill dess att det nya systemet för bilregistrering börjat tillämpas kan därför den föreslagna åtgärden antas bli verkningslös. Ej heller förevarande motionsyrkande bör därför vinna bifall.

Utskottet hemställer

att motionen II: 460 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 7 april 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s)*, Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Knut Johansson (s), Ebbe Ohlsson (m), Nils-Eric Gustafsson (cp), Ernulf (fp) och Hansson (s)*;

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), fröken Anderson (s), herrar Franzén i Träkumla (cp)*, Åberg (fp), Olsson i Timrå (s) och Burenstam Linder (m).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.