

Nr 274.

Av herr **Röing**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124,
med förslag till förordning om motorfordon m. m.

I propositionen nr 124 med förslag till ny automobilförordning, som förelagts årets riksdag, har regeringen i motsats till den åsikt, som förfäktades av majoriteten bland 1920 års automobilsakkunniga, föreslagit indragning av den s. k. efterbesiktningen av automobiler, som ej gå i yrkesmässig trafik. Jag anser dock starka skäl tala för bibehållande av efterbesiktning jämväl i fråga om privata automobiler.

Visserligen har det anmärkts mot efterbesiktningen, att denna i regel omfattar ett så ytligt förfarande, att dess värde i trafiksäkerhetens tjänst vore omtvistligt. Häremot kan invändas, att även om det ligger i sakens natur, att varje besiktning, som ej tar hänsyn till de inre organens förslitning, i viss mån måste bliva bristfällig, så utgör dock körningen och de yttre iakttagelserna vid besiktningstillfället en säker ledning vid bedömande av det skick, vari fordonet befinner sig.

Ett stöd för denna uppfattning utgör f. ö. den omständigheten, att efterbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik bibehållits i propositionen, och om häremot invändes, att det i detta fall gäller årligen återkommande besiktningar, medan desamma vid privata automobiler blott försiggå vart 3:dje år, så tarvar dock en logisk slutledning, att om en ändring finnes önskvärd, skall den icke vända sig mot efterbesiktningen men väl mot den 3-årsperiod, som är medgiven. Ehuru enligt min mening en begränsning av denna tid vore önskvärd, anser jag mig dock under nuvarande förhållanden ej böra föreslå en dylik, utan inskränker jag mig till att framhålla, att enligt besiktningsmannakårens samlade erfarenhet får efterbesiktningen, jämväl i den form, varunder den tillämpas enligt nuvarande förordning, anses såsom ett synnerligen verksamt och

värdefullt medel till automobilparkens vidmakthållande. Att indraga efterbesiktningsskyldigheten för privatautomobiler är därför enligt min mening att släppa loss alla de faktorer, som bidraga till uppkomsten av mindervärdiga fordon utan att genom denna eftergift tillföra varken staten, den enskilde eller allmänheten någon som helst vägande fördel. Det kan förefalla, som om den privata automobilägaren gjorde en årlig besparing av 5 kr., men i verkligheten torde ett motsatt förhållande äga rum, ty vid efterbesiktningstillfället påpekas för honom av sakkunnig person bristfälligheter, som om de få pågå opåtalta och ej snarligen avhjälpas, längre fram medföra betydande reparationskostnader. Härtill kommer, att i samma stund, som efterbesiktning av privatautomobiler bortfaller, ha ägarna med all sannolikhet att emotse väsentligt höjda försäkringsavgifter, ty indrages den periodiska, statliga besiktningen, sakna försäkringsbolagen möjlighet att avgöra, när vagnarna såsom försäkringsobjekt böra utrangeras. Denna olägenhet drabbar f. ö. icke enbart försäkringsbolagen utan ett allmänt osäkerhetstillstånd insmyger sig i fråga om det rullande materialet. Borttages nämligen den periodiska efterbesiktningen, avhändas samtidigt myndigheterna möjligheten att indraga mindervärdiga fordon ur trafiken (§ 7 mom. 1), ty hela indragningsproceduren vilar närmast på de anmälningar, som ingå från besiktningsmännen. Fria från den kontroll, som besiktningsförfarandet innebär, kommer en fortsatt användning av dylika fordon att enbart vara beroende av ägarnas omdöme och godtycke, d. v. s. slarv, okunnighet och likgiltighet få mången gång fritt spelrum.

Enligt § 5 mom. 1 i propositionen stadgas, att besiktningsman skall ofördröjligen anmäla till länsstyrelsen, därest en automobil vid besiktningstillfället icke befinner sig i lämpligt och föreskrivet skick. Det förutsättes sålunda, att fel kunna visa sig, och om detta är fallet såväl vid första besiktningstillfället som vid de *årligen* återkommande, hur mycket större skäl har man icke då för antagandet, att bristfälligheterna skola framträda, när en 3-årsperiod ligger mellan besiktningstillfällena.

Av upplysningar, som inhämtats hos automobilbesiktningsmännens förening, framgår, att av fordon, som framföras till efterbesiktning, uppvisa i genomsnitt 30 å 40 % så starka förslitningar eller eljest varit olämpliga, att de först efter mer eller mindre vidlyftiga reparationer ha medgivits i trafik. Det synes mig, som om dessa siffror med all önskvärd tydlighet jävade talet om efterbesiktningens ringa värde.

Men utöver vad som anförts, tala andra skäl för dess bibehållande. I § 5 mom. 1 i propositionen föreskrives sålunda, att om ändring av betydighet vidtagits å automobilen, skall ägaren anmäla detta hos be-

siktningsskyldighet iakttages emellertid ytterst sällan, utan förändringar konstateras i regel först vid efterbesiktningen. Det heter vidare i § 2 mom. 6, att automobils hjultryck må icke överstiga etc. Hur skall detta kontrolleras, när vederbörande, befriade från efterbesiktningsskyldighet, kunna vid lämpligt tillfälle efter 1:sta besiktningen vidtaga vilka ändringar som helst, och framför allt vid utbyte av ringar ersätta de förslitna med väsentligt klenare dimensioner, frånsatt att de, då det gäller massiva gummiringar, först utbyta dessa, sedan gummibeläggningen nedslitits (Se § 18 mom. 1, 2).

Det ligger nära till hands, särskilt för personer vilka sakna all praktisk erfarenhet på hithörande område, att i efterbesiktningen se en onödig börda, men en var, som kan bygga sitt omdöme på praktiska iakttagelser, måste tillstå, att efterbesiktningen är en säkerhetsfaktor, som i allmänhetens eget intresse bör bibehållas.

Anses det likgiltigt, i vilket tillstånd privatmannens automobil befinner sig, och betraktas det som hans ensak och ej angå andra vägfärande, därest hans fordon är mindervärdigt med opålitlig styrinrättning, bräckta fjädrar och förslitna manövreringsorgan, då kan säkerligen efterbesiktningen undvaras. Men är det å andra sidan angeläget att ur statlig, militär och samhällelig synpunkt vidmakthålla materialet och att på något sätt hålla automobilerna under kontroll, så att densamma ej kan utgöra en fara för den övriga trafiken, så fyller efterbesiktningen en viktig uppgift och kan ej utan förfång avlägsnas.

Då efterbesiktningsskyldigheten bedömes, skall man ej hålla sig till det fåtal privata automobilägare, som hava egen chaufför och därigenom tillförsäkra sina fordon en viss permanent skötsel, utan man skall taga den stora massan av automobilägare, som själva föra sina fordon, ofta tills dessa falla sönder. Särskilt för denna kategori är besöket vart 3:dje år hos besiktningsskyldighetsmannen av stor praktisk betydelse och mången gång av påtagbar nytta, ty här erhålla de kanske för första gången ett opartiskt och sakkunnigt omdöme om hur de handhaft sina fordon, samtidigt som de förståndigas att inom viss tid avhjälpa de bristfälligheter, som blottats vid inspektionen.

Automobilbesiktningsskyldighetsmännens förening, som vid sitt årsmöte den 18 mars i år bl. a. tagit ståndpunkt till frågan om efterbesiktning, har enhälligt uttalat, att den anser borttagandet av efterbesiktningsskyldigheten för privatautomobiler såsom en olämplig åtgärd, vilken står i skarp kontrast mot det nya förslaget andemening, som är att genom höjning av trafikulturen åvägabringa en ökad trafiksäkerhet.

Även i ett annat avseende tillåter jag mig hemställa om ändring i den föreslagna förordningen. Det gäller uttrycket: »Skattevikt». Genom kungörelse den 20 oktober 1922 (nr 500) har fastslagits, vad som i nu gällande automobilförordning avses med automobils egen vikt, nämligen vikten av bilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till bilen hörande karosseri, men med frånräknande av vikten av till bilen hörande verktyg, reservdelar och reservgummi, ävensom bränsle, smörjolja och vatten. Genom sistnämnda stadgande, som jämväl bibehållits i propositionen, blir det omöjligt att erhålla en tillförlitlig uppgift på skattevikten, med mindre sistnämnda faktorer fastställas genom en noggrann beräkning, ett förfaringsätt, som beträffande smörjolja och vatten, stöter på hart när oöverbärliga praktiska svårigheter. På grund härav måste en uppskattning äga rum, och då besiktningsmannen mera sällan är närvarande vid vägningen, saknar han möjlighet avgöra, i vad mån uppskattningen m. a. o. avdraget är rimligt. Det ligger i sakens natur, att samtidigt som detta förfaringsätt lämnar rum för stor godtycklighet, berövar det besiktningsmannen varje säker grund för skatteviktens kontrollering. Utan överdrift torde kunna påstås, att denna beräkningsgrund avhänder staten avsevärda skattemedel. På grund härav föreslår jag den definition, att med skattevikt skall förstås: »Vikten av bilen i fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till bilen hörande karosseri, men med frånräknande av bränsle, reservdelar och reservgummi. Härigenom vinnes den tungt vägande fördelen, att man vid beräkning av skattevikten endast har att taga hänsyn till mängden av den bensin, som vid vägningstillfället fanns i bensinbehållaren. Ur den exakta skattevikten fastställs sedan tjänstevikten, vilket synes mig långt riktigare än det motsatta förfarande, som propositionen förutsätter, ty det är skattevikten, som ur beskattningssynpunkt är av betydelse, medan en approximativ tjänstevikt tillgodoser alla praktiska ändamål.

Slutligen tillåter jag mig påpeka, att den i § 4 av propositionen upptagna bestämmelsen, att vederbörande vid besiktningsstillfället skall ange »största hjultryck», även för personautomobiler, är synnerligen hindrande utan att tillgodose något praktiskt ändamål. Största hjultryck vid dylika automobiler torde vanligen aldrig överstiga 750 kg. men väl ligga väsentligt därunder. Då ett sådant hjultryck ej medför någon som helst reducering av eljest tillåtna maximalhastighet, synes införskaffandet ej tjäna något som helst praktiskt ändamål, men väl vålla automobilägaren onödiga svårigheter, då han ställes inför uppgiften att beräkna hjultrycket. Skall å andra sidan besiktningsmannen verkställa denna

beräkning, drabbas automobilägaren av en likaledes onödig utgift. Det enda, som talar för uppgiftens bibehållande jämväl i fråga om personautomobiler, är förhållandet, att ringbredden enligt propositionen skall stå i ett visst förhållande till största hjultrycket. Som emellertid personautomobiler undantagslöst rulla på luftkringar, kan det icke ifrågakomma, att bredden på ringarnas slityta ej håller måttet. På grund härav anser jag, att skyldigheten att uppgiva största hjultryck ej bör avse personautomobiler, som kunna medföra högst 7 personer.

På grund av det anförda hemställer jag,

att riksdagen måtte besluta följande ändringar i det med Kungl. Maj:ts proposition nr 124 framlagda förslaget till förordning om motorfordon m. m., nämligen

- 1) att § 2 mom. 1 andra och tredje styckena skola erhålla följande lydelse:

Med automobils *egen skattevikt* förstås vikten av automobilen i fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri med frånräknande av vikten å reservdelar, reservgummi och bränsle.

Automobils *egen tjänstevikt* motsvarar dess skattevikt med tillägg av vikten å till automobilen hörande reservdelar, reservgummi och bränsle, ävensom den för automobilen nödvändiga bemanningen.

- 2) att § 4 mom. 1 skall erhålla följande lydelse:

§ 4.

Mom. 1. Den, som i syfte att få automobil registrerad och tilldelad igenkänningsmärke, vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning (första besiktning), skall därvid uppgiva den avsedda huvudsakliga användningen av automobilen (personvagn eller lastvagn), dess tillverkare, om denne är känd, typ (märke eller fabrikat) och fabriksnummer, automobilens egen skattevikt och tjänstevikt, längd och bredd, drivkraftens art (flytande bränsle, elektricitet, ånga), motorns cylinderdimensioner, antalet av fabrikanten uppgivna hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas bredd å slitytan och beskaffenhet, varvid särskilt skall uppgivas, om ringarna äro av gummi eller ej. Tillika

skall angivas, i fråga om personvagn, det antal passagerare, för vilket automobilen är avsedd, beträffande lastvagn ävensom personvagn, avsedd för mera än sju personer, största hjultryck samt, angående lastvagn, maximilasten.

3) att i § 5 skall inskjutas ett nytt mom. 2 av nedan intagna lydelse samt att de följande momenten i sistnämnda paragraf skola erhålla härav påkallad ändrad nummerföljd:

Mom. 2. För utrönande, huruvida automobil, som icke användes i yrkesmässig trafik, fortfarande är i föreskrivet och lämpligt skick, skall ägaren, under tredje kalenderåret från det besiktning av automobilen senast ägt rum, hos besiktningsman uppvisa automobilen till efterbesiktning.

Tillika tillåter jag mig hemställa, att vederbörande utskott måtte föreslå de ytterligare ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, som möjligen kunna föranledas av bifall till vad jag föreslagit.

Stockholm den 6 april 1923.

Erik Röing.
