

Nr 30.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss
omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m.;
given Stockholms slott den 3 januari 1936.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över det förslag till omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m., som av föredragande departementschefen framlagts.

GUSTAF.

Henning Leo.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet
inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stock-
holms slott den 3 januari 1936.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENG-
BERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för social- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

Jag anhåller att få till behandling upptaga fråga om viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet. Denna fråga omfattar förslag till ändringar i motorfordonsförordningen och av Kungl. Maj:t jämlikt stadganden i samma förordning utfärdade särskilda författningar. Därjämte anhåller jag att i detta sammanhang få närmare redogöra för den fråga om utökning av ordningsstatspolisen i ändamål att ernå en bättre övervakning av vägtrafiken, som av chefen för socialdepartementet tidigare i dag vid anmälan av statsverkspropositionen omförmälts i samband med äskanden av anslag till statspolisorganisationen. Såsom av det följande framgår stå nu omförmälda spörsmål i sådant samband med varandra, att de lämpligen böra upptagas till gemensam behandling och i ett sammanhang föreläggas riksdagen.

Därest statsmakterna godkänna de grunder för omläggning av besiktningsväsendet, vilka jag nu går att förorda, torde det ankomma på Kungl. Maj:t att genomföra de författningsändringar, som bliva en följd därav. I detta sammanhang vill jag emellertid erinra om att förslag till ny motorfordonsförordning och förordning om allmän automobiltrafik utarbetats av 1934 års vägtrafiksakkunniga respektive 1932 års trafikutredning och att, därest dessa förslag skulle föranleda proposition till riksdagen, i de författningstexter, som i sådant sammanhang kunna komma att framläggas, komma att inarbetas till dessa författningar hänförliga bestämmelser i nu förevarande ämne, därvid, för den händelse riksdagen då fattat ståndpunkt till ifrågavarande spörsmål, hänsyn kan tagas därtill.

Jag får till en början erinra om att automobilbesiktningsväsendet inrättats såsom ett led i statsmakternas strävan att åstadkomma kontroll från det allmännas sida över vägtrafiken och öka trafiksäkerheten. De bestämmelser, som reglera besiktningsorganisationen och dess uppgifter, återfinnas i nu gällande motorfordonsförordning och i åtskilliga i anslutning härtill av Kungl. Maj:t utfärdade särskilda föreskrifter.

Organisationen består av särskilt förordnade besiktningsmän, vilkas antal inom varje län efter förslag av vederbörande länsstyrelse bestämmes av Kungl. Maj:t. Besiktningsmännen utses av länsstyrelsen, som tillika fastställer deras tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Kungl. Maj:t finner skäl därom bestämma i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän. Ersättning till besiktningsmännen utgår efter grunder, som bestämmas av Kungl. Maj:t. Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

Besiktningsmännens huvudsakliga uppgifter äro dels att utföra olika slag av motorfordonsbesiktningar, dels ock att verkställa körkortsprövningar.

Inom *kommunikationsdepartementet* verkställdes under hösten 1934 utredningar, åsyftande att genom reformer av automobilbesiktningsväsendet bland annat nedbringa utgifterna för detsamma ävensom åstadkomma ökad möjlighet till övervakning av motorfordonstrafiken, särskilt å landsbygden. Resultaten av utredningarna sammanfattades i en promemoria, som utmynnade i ett förslag, innebärande i huvudsak att vissa av automobilbesiktningsmännens nuvarande uppgifter med avseende å övervakningen av motorfordonsbeståndet skulle överföras å ordningsstatspolisen, i samband varmed besiktningsmännens antal skulle minskas och statspolisen erhålla viss utökning av såväl personal som utrustning med motorfordon.

Sedan yttranden över promemorian avgivits av vederbörande myndigheter och automobilbesiktningsmännens förening tillkallades jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 22 februari 1935 tre personer, nämligen landshövdingen E. A. Beskow, statspolisintendenten A. K. E. Ros och vägtrafikinspektören B. R. B. von Segebaden att såsom *sakkunniga inom kommunikationsdepartementet* (automobilbesiktningssakkunniga) under landshövdingen Beskows ord-

förändeskap biträda med fortsatt utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motortrafiken överhuvud m. m. De sakkunniga framlade den 17 oktober 1935 betänkande med förslag om ökad tillsyn å vägtrafiken samt vissa ändringar i automobilbesiktningsväsendet.

Betänkandet bygger i huvudsak på berörda promemoria, men i detsamma ha därjämte framlagts mera preciserade förslag till ändringar i besiktningsorganisationen, innebärande, bland annat, minskning av antalet besiktningsmän samt en omläggning av grunderna för besiktningsmännens inleverering till statsverket av förrättningsavgifter.

Över betänkandet, i vad avser bland annat nyss särskilt angivna förslag, hava yttranden avgivits av samtliga länsstyrelser samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare har riksräkenskapsverket avgivit utlåtande över i betänkandet framlagt förslag till kontroll å besiktningsmännens uppbörd och redovisning, i anledning varav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit särskilt utlåtande. Därjämte hava 1935 års vägsakkunniga yttrat sig över likaledes framlagt förslag om ianspråktagande av automobilskattemedel för täckande av, bland annat, kostnaderna för statspolisens utökning. Slutligen hava yttranden avgivits av automobilbesiktningsmännens förening samt av kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund.

Jag vill här erinra om att riksdagens år 1934 församlade revisorer i sin berättelse, § 14, under framhållande av att — i motsats till vad från början varit meningen — statsverkets inkomster från besiktning av motorfordon för det dåvarande icke täckte utgifterna för denna besiktning, upptagit spörsmålet om en omgestaltning av automobilbesiktningsväsendet samt i sådant syfte ifrågasatt, att å ordningsstatspolisen skulle överföras viss del av den fortlöpande övervakning av motorfordonens beskaffenhet, som utövades av besiktningsmännen.

Vad statsrevisorerna anförde i nu berörda hänseende föranledde icke något uttalande från riksdagens sida.

Översikt av besiktningsväsendets och ordningsstatspolisens nuvarande uppgifter och organisation.

De sakkunniga lämna i sitt betänkande till en början en översikt av *det nuvarande besiktningsväsendets huvudsakliga uppgifter*. De anförä därutinnan:

Innan ett motorfordon tages i bruk, måste det undergå antingen första besiktning eller typbesiktning. *Första besiktning* innebär, att besiktningsmannen undersöker, huruvida fordonet till sin beskaffenhet uppfyller de fordringar, som i motorfordonsförordningen därutinnan äro uppställda. Över vad besiktningsmannen vid besiktningen iakttagit skall han utfärda besiktningsinstrument, som skall innehålla en beskrivning av fordonet. Den första besiktningsens huvudsakliga uppgift bestod ursprungligen däri, att den skulle utgöra en kontroll å att i trafik icke utsläpptes motorfordon, som i tekniska hänseenden icke uppfyllde trafiksäkerhetens krav. På grund av den utveckling, som motorfordonen i angivna hänseenden undergått och alltjämt undergå och som medfört, att fordonen torde fylla högt ställda anspråk på driftsäkerhet, har emellertid besiktningsens förenämnda ursprungliga uppgift

blivit för det övervägande antalet fordon av mera underordnat värde. Sedan år 1916 har emellertid första besiktningen kommit att få en ytterligare, synnerligen betydelsefull uppgift, nämligen att utgöra grundvalen för registreringsförfarandet. Vid ansökan om registrering av ett motorfordon hos vederbörande länsstyrelse skall sålunda det över besiktningen utfärdade instrumentet ingivas till länsstyrelsen. Denna inför i automobilregistret bland annat de uppgifter, som instrumentet innehåller. De egenskaper hos ett fordon, beträffande vilka anteckning sker i registret, äro av avgörande betydelse i flera viktiga hänseenden. Sålunda uträknas automobilskatten med ledning av dessa uppgifter. Vidare äro uppgifterna av betydelse för särskilt lastautomobiler och omnibusar, t. ex. i fråga om rätten att framföra fordonet å vissa vägar och broar samt beträffande den hastighet, varmed fordonet får framföras.

För att icke samtliga nya fordon, tillhörande en och samma typ, skola behöva undergå individuell första besiktning har i 1930 års motorfordonsförordning införts s. k. *typbesiktning*. Denna innebär, att tillverkare i Sverige av motorfordon eller därstädes bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet av Kungl. Maj:t kan erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade av besiktningsman. Denna besiktning, som sålunda har avseende å fordon, utförda i standardiserad serietillverkning, tillgår på i huvudsak samma sätt som den första besiktningen. Typbesiktningen medför, att varje motorfordon, som tillverkaren eller generalagenten intygar vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om det besiktigats och sålunda före användandet icke behöva undergå individuell första besiktning. Typbesiktning får utföras endast av de besiktningsmän, som Kungl. Maj:t därtill förordnar. För närvarande äger endast besiktningsman, tillhörande någon av besiktningsmyndigheterna (Stockholm, Göteborg och Malmö), utföra typbesiktning.

När ett inregistrerat fordon undergått sådan ändring — på grund av ombyggnad, reparation eller dylikt — att de uppgifter, som i fråga om fordonet äro införda i automobilregistret, icke längre överensstämma med fordonets beskaffenhet, måste fordonet undergå *efterbesiktning* av besiktningsman, varefter det nya besiktningsinstrumentet skall ingivas till vederbörande länsstyrelse för uppgifternas intagande i registret.

Länsstyrelse äger därjämte, när länsstyrelse därtill finner skäl, förordna om efterbesiktning av motorfordon.

Förutom nämnda slag av efterbesiktning finnes *periodisk efterbesiktning*. Denna innebär, att ett motorfordon inom viss tid, räknat från senaste besiktning, skall uppvisas för besiktningsman för undergående av ny besiktning. I vår första automobilförordning av år 1906 stadgades, att varje motorfordon, som användes i yrkesmässig trafik, vartill då, liksom nu är fallet, erfordrades tillstånd av offentlig myndighet, skulle vart tredje år undergå förnyad besiktning för utrönande av huruvida fordonet fortfarande vore i föreskrivet skick. Genom 1916 års automobilförordning skärptes och utvidgades bestämmelserna om efterbesiktning, i det att jämväl fordon i enskild trafik underkastades en vart tredje år återkommande besiktning samtidigt med att för automobiler i yrkesmässig trafik stadgades besiktning minst en gång varje kalenderår. Besiktningstvånget för fordon i enskild trafik borttogs emellertid redan i 1923 års motorfordonsförordning. Nu gällande förordning av år 1930 har icke gjort ändring i bestämmelsen om årlig periodisk efterbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik. Genom förordning den 14 juni 1933 utvidgades dock efterbesiktningstvånget att omfatta jämväl fordon i uthyrningsrörelse. Tiden, inom vilken sådan besiktning skall ske, är bestämd till sex månader.

Förutom nu angivna besiktningsformer finnes s. k. *flygande besiktning*, som utgör ett komplement till övriga besiktningar och avser att utgöra en fortlöpande kontroll å fordonsbeståndet. Den flygande besiktningen innebär, att envar besiktningsman inom sitt tjänstgöringsdistrikt äger, där han finner skäl antaga, att ett motorfordon ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitligt, undersöka fordonet. Finner han därvid, att detta icke är i betryggande skick, äger besiktningsmannen förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid inställa fordonet till *eftersyn* hos honom eller hos den besiktningsman, som med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden eljest kan befinnas lämplig. Skulle fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare användas, äger besiktningsmannen *förbjuda fordonets användande* intill dess bristen blivit avhjälpd. Ett dylikt förbud skall ofördröjligen underställas länsstyrelsens prövning.

Nyss angivna flygande besiktning innefattar endast en rättighet för besiktningsmannen att undersöka ett fordon, som han finner skäl antaga vara mindre tillförlitligt. Åt en besiktningsman kan emellertid länsstyrelsen meddela särskilt uppdrag att efter särskild av länsstyrelsen godkänd plan verkställa *inspektion av fordonsbeståndet* inom länet eller viss del därav. Densamma innebär i huvudsak detsamma som den flygande besiktningen men skiljer sig från denna på så sätt, att besiktningsmannen, sedan han erhållit förordnande därom, dels är skyldig verkställa fordonsundersökning, dels ock äger formell rätt att undersöka vilket motorfordon som helst, oberoende av huruvida skäl föreligger antaga, att fordonet är ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillförlitligt.

Rörande besiktning av motorfordon över huvud är föreskrivet, att fordonet skall provköras av besiktningsmannen eller av annan person i hans närvaro. Därvid skall särskilt undersökas, huruvida samtliga manövreringsorgan fylla sin uppgift på ett effektivt och ändamålsenligt sätt samt om fordonet i övrigt är ur trafiksäkerhetssynpunkt fullt tillförlitligt. Gäller besiktningen ett begagnat fordon, skall besiktningsmannen noggrant undersöka, om fordonet uppvisar förslitningar eller bristfälligheter av sådan art, att fordonet ur trafiksäkerhetssynpunkt är att anse såsom mindervärdigt. Vid flygande besiktning skall särskild uppmärksamhet ägnas åt att styrinrättning och bromsar verka tillfredsställande.

En av besiktningsmannens viktigaste uppgifter utgör vidare *körkortsprövningen*. I 1906 års förordning om automobiltrafik var rätten för en person att föra motorfordon endast beroende av att denne uppnått viss ålder samt att han med bevis, utfärdat av besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. För att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik erfordrades emellertid att härtill hava förvärvat tillstånd av myndighet, som medgivit trafikens utövande. Genom 1916 års förordning gjordes rätten att föra automobil, även då det gällde icke yrkesmässig trafik, beroende av myndighets tillstånd (körkort). För erhållande av sådan hade vederbörande att hos länsstyrelse, där han var mantalsskriven, förete, bland annat, bevis av besiktningsman angående godkänt förarprov. Enligt nu gällande bestämmelser skall besiktningsmannen vid prövning av förares kompetens för erhållande av körkort genom förhör och provkörning med sökanden under olika trafikförhållanden undersöka, huruvida denne dels besitter sådan körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, att utan fara för trafiksäkerheten tillstånd kan meddelas honom att föra motorfordon, dels äger erforderlig inblick i verkningssättet hos det slag av motorfordon (motorecykel eller automobil), för vilket körkort sökes, dels ock äger nödig kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motor-

fordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan ävensom noggrann kunskap om föreskrifter angående arten och innebörden av varningssignaler och varningstecken av olika slag. Vidare skall sökanden visa sig äga nödiga kunskaper om alkoholhaltiga dryckers inverkan å den mänskliga organismen, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Besiktningsman kan av länsstyrelse meddelas särskilt förordnande att utöva tillsyn över yrkesmässigt bedriven utbildning av förare (*körskoletillsyn*). Tillsynen innebär, att besiktningsmannen med uppmärksamhet skall följa dylik verksamhet samt tid efter annan, enligt av länsstyrelsen godkänd plan, inspektera verksamheten och därvid meddela de anvisningar, som kunna erfordras till ernående av en god utbildning. Bedrives yrkesmässig förarutbildning i strid med gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, har besiktningsmannen att därom göra anmälan hos länsstyrelsen.

I fråga om *besiktningsmännens anställningsförhållanden m. m.* må efter de sakkunnigas betänkande anföras följande:

Antalet besiktningsmän bestämmas av Kungl. Maj:t efter förslag av vederbörande länsstyrelse. Besiktningsman tillsättes av länsstyrelse på förordnande, gällande för en tid av fyra kalenderår. Länsstyrelse kan emellertid, när skäl därtill föreligger, återkalla förordnandet, även om berörda fyraårsperiod icke är utgången. I fråga om besiktningsmannens kompetens gäller, att han skall genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest hava förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. Vidare skall han genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrandeandel hava tillvunnit sig allmänt förtroende. Slutligen skall han innehava gällande körkort för automobil samt äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon. En besiktningsman äger icke bedriva tillverkning eller reparation av eller handel med motorfordon eller yrkesmässigt meddela undervisning till utbildning av förare eller bedriva annan verksamhet, vars förenande med befattningen av länsstyrelsen provas olämpligt. Ej heller får han vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu angivet slag.

Besiktningsman är som regel skyldig att, då tjänstförrättning ej hindrar, varje helgfri dag vara för allmänheten tillgänglig å stationsorten. Därjämte kan länsstyrelse, där så provas erforderligt, föreskriva skyldighet för besiktningsman att å vissa regelbundna tider hålla mottagningar å andra orter inom tjänstgöringsdistriktet än stationsorten.

De besiktningsmän, som äro stationerade i respektive Stockholm, Göteborg och Malmö, äro sammanförda till s. k. besiktningsmyndigheter. Inrättande av besiktningsmyndigheter, vilket skedde i samband med tillkomsten av 1930 års motorfordonsförordning, är att uppfatta såsom en av rent praktiska skäl förestavad organisatorisk åtgärd, åsyftande en jämnare fördelning av göromålen besiktningsmännen emellan och därmed även ett bättre utnyttjande av deras arbetskraft, allt till bättnad för allmänheten. För varje besiktningsmyndighet utses en besiktningsman till föreståndare med huvudsaklig uppgift att leda och organisera myndighetens arbete.

Angående *besiktningsmännens ersättning* anför de sakkunniga:

Den huvudsakliga ersättningen utgår i form av särskilda avgifter, som besiktningsmännen äger uppbära för av honom verkställda förrättningar. Av de uppburna avgifterna äger besiktningsmannen tillgodogöra sig arvide med för kalenderår räknat hela den del av avgifternas summa, som icke

överstiger 10,000 kronor, hälften av den del av avgifternas summa, som överstiger 10,000 kronor men icke 20,000 kronor, samt en fjärdedel av den del av avgifternas summa, som överstiger 20,000 kronor. Vid beräkning av avgifternas summa skall hänsyn tagas jämväl till de avgifter, som inflyta till vikarie under den tid, besiktningsmannen åtnjuter annan ledighet än semester, tjänstledighet på grund av behörigen styrkt sjukdom eller tjänstledighet för fullgörande av offentligt uppdrag.

Det åligger besiktningsmannen att före utgången av januari månad varje år till länsstyrelsen dels avgiva redovisning över de under näst föregående år influtna avgifterna, dels ock inleverera så mycket av samma avgifter, som han enligt vad nyss sagts icke äger tillgodogöra sig.

För flygande besiktning uppbär besiktningsmannen för kalenderår räknat ett fast arvode, som från och med år 1934 utgår med 300 kronor.

Besiktningsman, som av länsstyrelsen förordnats att handhava tillsyn över motorfordonsbeståndet och körskolorna inom länet eller del därav, äger härför uppbära dels rese- och traktamentsersättning, dels ock, efter länsstyrelsens närmare bestämmande, arvode, som sammanlagt må uppgå till högst 1,500 kronor årligen. Länsstyrelsen äger emellertid för angivna ändamål årligen använda högst det belopp, som Kungl. Maj:t anvisar länsstyrelsen. Under vart och ett av åren 1931—1933 anvisade Kungl. Maj:t länsstyrelserna för ändamålet sammanlagt 100,000 kronor. Från och med år 1934 nedsattes emellertid beloppet till 75,000 kronor.

Föreståndarna för besiktningsmyndigheterna äga därjämte uppbära för kalenderår, föreståndaren i Stockholm 900 kronor samt föreståndarna i Göteborg och Malmö vardera 600 kronor.

Påkallar någon förrättning utom besiktningsmannens stationsort, äger besiktningsmannen av denne uppbära resekostnads- och traktamentsersättning.

Åligger det besiktningsman att hålla regelbundna mottagningar utom stationsorten, skall länsstyrelsen fastställa det tilläggsbelopp till förrättningstaxan, som besiktningsmannen äger uttaga till täckande av resekostnads- och traktamentsersättning.

Besiktningsmännens antal bestämmes, som förut nämnts, av Kungl. Maj:t. Detta antal har under senaste 15-årsperiod nedgått och utgjorde år 1921 143, år 1929 95 och under tiden 1931—1935 86. För år 1936 har antalet bestämts till 85. Gällande förordnandeperiod har med hänsyn till nu ifrågasatta ändringar i besiktningsväsendet av Kungl. Maj:t bestämts till endast ett år.

I fråga om det ekonomiska utfallet av besiktningsväsendet under år 1934 får jag hänvisa till följande ur de sakkunnigas betänkande hämtade uppgifter, vilka bygga på från besiktningsmännen infordrat material:

De av besiktningsmännen jämte vikarier för dem uppburna förrättningsavgifterna hava uppgått till sammanlagt 1,130,612 kronor. Av detta belopp utgöra de behållna andelarna sammanlagt 999,631 kronor 58 öre. Till statsverket hava inlevererats 130,980 kronor 42 öre.

Av de uppburna avgifterna hava 105,555 kronor eller 9.3 % uppburits av vikarier för besiktningsmännen. Endast i ett fall har vikarie uppburit så stort belopp, att detta föranlett inleverering till statsverket. Det inlevererade beloppet uppgick härvid till 935 kronor. Den högsta behållna andelen för en besiktningsman utgjorde 17,231 kronor 25 öre, medan den lägsta uppgick till endast 2,395 kronor. Mellan dessa ytterligheter äro de behållna andelarna företrädade med i hög grad skiftande belopp. Över hälften av dem

är emellertid att finna mellan 8,000 och 12,000 kronor. Följande tabell åskådliggör i sammandrag storleken av de av besiktningsmännen behållna andelarna:

				Antal besikt- ningsmän
under 4,000 kronor				5
mellan 4,000 och 6,000	»	»	»	2
» 6,000	» 8,000	»	»	9
» 8,000	» 10,000	»	»	19
» 10,000	» 12,000	»	»	27
» 12,000	» 14,000	»	»	11
» 14,000	» 16,000	»	»	11
» 16,000	» 18,000	»	»	2
Summa				86

Den behållna andelen i medeltal per besiktningsman, däri icke inräknade av vikarier behållna avgifter, utgjorde 10,407 kronor 11 öre. Medelomkostnaderna för tjänsternas upprätthållande under året uppgingo enligt besiktningsmännens egna uppgifter till 2,962 kronor. I beloppet ingå bland annat kostnader för lokal, personal samt hållande av bil. Bilkostnaderna, vilka uppgivits av 80 besiktningsmän, uppgingo för dessa i medeltal till 1,216 kronor.

Rörande frågan huruvida inkomsterna av och utgifterna för besiktningsväsendet täckt varandra har i betänkandet uppgivits, att av det belopp, som inlevererats till statsverket, 130,980 kronor 42 öre, följande kostnader skolat bestridas, nämligen: arvoden för flygande besiktning 25,800 kronor, arvoden samt resekostnads- och traktamentsersättningar för fordons- och körskoleinspektion 75,000 kronor, samt arvoden till föreståndarna för besiktningsmyndigheterna 2,100 kronor, eller sammanlagt 102,900 kronor. Enligt dessa uppgifter skulle alltså ett överskott av 28,080 kronor 42 öre hava uppstått.

Enligt riksräkenskapsverkets budgetredovisning för budgetåret 1934/1935 hava inkomsterna visat sig överstiga utgifterna med i runt tal 32,700 kronor.

Såsom förut antytts bygger det nu framlagda förslaget till reformering av besiktningsväsendet på förutsättningen, att ordningsstatspolisen övertager vissa hithörande uppgifter och i samband därmed erhåller en utvidgad organisation.

I fråga om *ordningsstatspolisens nuvarande organisation och huvudsakliga uppgifter* anföra de sakkunniga:

Vissa större städer, sammanlagt 19, som enligt polislagen äro skyldiga att mot viss ersättning av statsmedel vid tillfälliga behov av ordningspolis tillhandahålla reservpolis, åligger att avdela ett bestämt antal polismän såsom ordningsstatspolis, mot det att statsverket gottgör städerna den del av kostnaden för avlöning, pensionering och andra förmåner åt personalen, som belöper sig på detta antal. Dessa polismän äro sammanförda i statspolisavdelningar och stå till länsmyndigheternas förfogande för tjänstgöring huvudsakligen utom respektive städer.

Anordningen innebär i princip, att det bestämda *antalet* polismän skall stå till statens förfogande, däremot icke *vissa* polismän. Vid utformningen av organisationen tog man nämligen sikte på önskemålet att vid behov kunna erhålla en samlad styrka med erfarenhet från ordningspolitjänst i

vederbörande stad. Med hänsyn till att nämnda antal polismän är avsett att i den dagliga tjänsten regelmässigt användas utom staden, har av praktiska skäl de för statspolistjänst avsedda polismännen sammanförts i en från stadens poliskår skild avdelning under befäl av i Stockholm statspolisintendenten samt i övriga städer en kommissarie eller överkonstapel.

För att de till statspolisen avdelade polismännen skola vinna erfarenhet i den speciella tjänstgöringen på landsbygden ävensom kännedom om länets förhållanden, lokal- och personkännedom etc., kommenderas befäl och manskap till statspolisavdelningen för viss tid, lägst ett år och högst tre år. Vid utgången av varje kalenderår förnyas i regel en tredjedel av manskapsstyrkan. För att vinna den ur olika synpunkter önskvärda cirkulationen mellan statspolisen och stadens poliskår är stadgat, att den, som varit kommenderad till statspolisavdelning i tre år, icke får ytterligare tjänstgöra där, förrän han under lika lång tid tjänstgjort i staden. Där så finnes erforderligt med hänsyn till statspolisens verksamhet, polistjänsten i staden eller andra särskilda omständigheter, må emellertid för viss tid avvikelser äga rum från förenämnda bestämmelse.

Beträffande ordningsstatspolisens verksamhet är föreskrivet, att den huvudsakligast skall användas å landsbygden och särskilt vid sådana tillfällen, då behov uppstår av större polisstyrka än i orten finnes tillgänglig. Till sådan tjänstgöring rekvideras statspolisen av länsstyrelse, landsfogde eller den lokale polischefen. I övrigt åligger det statspolisen att å landsbygden ombesörja sådana uppgifter, som icke kunna på ett enhetligt och tillfyllestgörande sätt fullgöras av den lokala polispersonalen. För denna mera regelbundna verksamhet fastställas av vederbörande länsstyrelse en allmän plan. Verksamheten enligt planen bedrivs i samarbete med de lokala polismyndigheterna i regel utan särskild rekvisition från dessa. För särskilda tillfällen vid sidan av planen har landsfogden att närmast under länsstyrelsen förfoga över statspolisen. I den mån statspolisavdelningens folk icke behöver fullt tagas i anspråk utom staden, får avdelningens chef tillfälligtvis ställa de övertaliga till stadens polischefs förfogande till användning för särskilda uppgifter. Polischefen har också möjlighet att vid särskilda behov få anlita statspolisavdelningen såsom förstärkning inom staden, i den mån så kan ske utan eftersättande av angelägnare uppgifter.

Bland statspolisens viktigaste uppgifter märkes övervakning av vägtrafiken. I denna ingår en viss tillsyn av motorfordonens beskaffenhet. Denna övervakning torde emellertid i första hand taga sikte på att tillse, att fordonen i ordningsavseende uppfylla föreskrivna fordringar, t. ex. i fråga om skyltar och skattemärken samt att gällande tillståndsbevis och dylikt för yrkesmässig trafik medföras. Då emellertid framförandet av ett fordon, som icke uppfyller gällande bestämmelser om fordons beskaffenhet, är belagt med straffansvar, åligger det givetvis statspolisen att jämväl övervaka fordonen i angivna hänseende. Med hänsyn till att statspolisen i allmänhet äger endast en relativt ytlig kännedom om motorfordonens konstruktion, samt övervakningen av fordonsbeståndet för närvarande i första hand åvilar besiktningsmännen, torde statspolisens undersökning av fordonens beskaffenhet i flertalet fall inskränka sig till sådana fordon, som förete uppenbara brister i fråga om sin trafiksäkerhet. Härtill bidrager, att statspolisens befogenhet att undersöka fordonen i formellt avseende så tillvida skiljer sig från besiktningsmännens fordonstillsyn efter förordnande av länsstyrelse, att statspolisen torde vara berättigad att undersöka endast sådana fordon, beträffande vilka verklig anledning föreligger antaga, att desamma icke uppfylla gällande föreskrifter. Vidare torde en statspolis sakna rätt att själv för undersökning provköra ett fordon. Slutligen må framhållas, att stats-

polisen saknar befogenhet att förbjuda användandet av ett med svårartade fel behäftat fordon eller att förelägga vederbörande att inställa ett fordon till efterbesiktning hos en besiktningsman.

Statspolisens sakkunskap å motorfordonens område torde för närvarande inskränka sig till dels de kunskaper, polismännen i samband med avläggande av körkortsprov inhämtat, dels ock den praktiska erfarenhet, som de genom längre eller kortare tids patrullering med motorfordon kunnat inhämta. Man torde kunna utgå från att det stora flertalet ordningsstatspoliser — såväl beridna som icke beridna — kommer att innehava körkort. De, som vid kommanderingar till tjänstgöring vid statspolisen möjligen icke innehava sådant, bruka så gott som alla under början av sin tjänstgöring skaffa sig körkort.

**Förslag till skärpt övervakning av vägtrafiken genom ordningsstatspolisen
och i samband därmed viss inskränkning av
besiktningsmännens uppgifter.**

Beträffande övervakningen av vägtrafiken i allmänhet
anför de sakkunniga:

Den nuvarande vägtrafiken förorsakar ett skrämmande antal olyckor på våra vägar och gator, medförande allvarliga skador till såväl personer som egendom. Sålunda kan nämnas, att enligt medicinalstyrelsens berättelse om allmän hälso- och sjukvård uppgick sammanlagda antalet vid trafikolyckor skadade personer, som åtnjutit vård å lasarett eller sjukstugor, ej intagna fall inräknade, under år 1932 till 10,186 och under år 1933 till 10,798. Enligt samma beräkningar utgjorde antalet å lasarett eller sjukstugor intagna fall av personskada genom motorfordonstrafik, vilka icke haft döden till följd, år 1921 1,110 och år 1930 3,274. Antalet dödsolyckor på grund av dylik trafik hade under samma tid ökat från 92 till 382.

Den trafik, i samband med vilken de allvarligaste och beträffande dödsfallen jämväl de flesta olyckorna uppkomma, utgör motortrafiken. Enligt den statistik, som för vårt lands vidkommande på grundval av uppgifter från polismyndigheterna börjat föras från och med ingången av år 1935 rörande olyckor vid trafik med motorfordon, inträffade under enbart första hälften av nämnda år ej mindre än sammanlagt 4,379 sådana trafikolyckor. Genom desamma dödades 138, skadades svårt 382 och skadades lindrigt 1,385 personer. Orsakerna till dessa olyckor fördela sig på följande sätt: motorförarnas körsätt 59.4 procent, motorförarnas personliga förhållanden 6.3 procent, motorfordonens beskaffenhet 3.2 procent, velocipedåkares åtgärder 9.1 procent, fotgängares åtgärder 6.6 procent, andra vägförarnas åtgärder 2.2 procent, vägförhållanden 8.0 procent samt övriga orsaker 5.2 procent.

Med hänsyn till väckt fråga rörande de periodiska efterbesiktningarnas värde ur trafiksäkerhetssynpunkt torde nyssnämnda orsaksgrupp »motorfordonens beskaffenhet» äga ett visst intresse. Antalet till denna grupp hänförliga olycksfall utgjorde, på sätt nyss angivits, 3.2 procent, motsvarande 138 olycksfall. En närmare sammanställning, utvisande i vad mån dessa varit beroende på olika slags felaktigheter å fordonen, har ej varit för de sakkunniga tillgänglig.

För att ytterligare utröna i vad mån ett orsakssammanhang mellan å ena sidan trafikolyckor samt å andra sidan motorfordonens beskaffenhet kan påvisas, hava de sakkunniga inhämtat uppgifter härutinnan från Finland och Danmark, i vilka länder förhållandena å besiktningsväsendets område äro i stort sett likartade med de svenska. Officiell statistik från nämnda länder rörande ifrågasvarande förhållande under år 1933 utvisar sålunda följande. Av

samtliga de olyckor i *Finland*, som orsakats uteslutande av motorfordon eller vartill sådana fordon medverkat, hava 2.6 procent hänfört sig till felaktiga bromsar, 2.0 procent till felaktiga styrinrättningar samt 5.7 procent till övriga fel å fordonen, däri icke inräknat olyckor, orsakade av att snökedjor saknats. Sammanlagt hava alltså fordonens beskaffenhet helt eller delvis orsakat 10.3 procent av hela antalet olyckor i samband med framförandet av motorfordon. Det är emellertid att märka, att bristfälligheter i fordonen utgjorde enda orsaken till endast 4.7 procent av samtliga olyckor. Från *Danmark*, där statistiken emellertid ej är fullt jämförbar med den svenska och finska, enär den samma omfattar samtliga trafikolyckor, oberoende av om motorfordon därvid medverkat eller ej, föreligga följande siffror: felaktiga bromsar 2.2 procent, felaktiga styrinrättningar 0.5 procent samt övriga fel å motorfordonen 1.8 procent, eller sammanlagt 4.5 procent. Bristfälligheter å motorfordonen voro ensamma orsaker till 1.3 procent av samtliga olyckor. Då i runt tal en femtedel av samtliga olyckor i *Danmark* orsakats av andra fordon än motorfordon, torde nu angivna procenttal, för att bli jämförbara med motsvarande svenska och finska, böra något ökas.

Såsom framgår av den svenska statistiken har flertalet olyckor i Sverige, vari motorfordon varit inblandade, orsakats av vårdslöshet eller oförsiktighet från motorförarnas eller övriga trafikanter sida.

Man torde icke kunna frigöra sig från den uppfattningen, att åtskilliga av förenämnda olyckor hade kunnat förebyggas, därest myndigheterna ägt större möjligheter än vad som nu är fallet att utöva en effektiv kontroll å vägtrafiken. Myndigheternas möjligheter härutinnan hava visserligen ökats i viss utsträckning genom tillskapandet av ordningsstatspolisen, vars verksamhet tog sin början vid ingången av år 1933, men äro med den ständigt ökande trafiken alltför otillräckliga för att åstadkomma en effektiv tillsyn. Det torde emellertid vara otvivelaktigt, att den av statspolisen utövade trafikövervakningen varit för den allmänna trafiksäkerheten av stor betydelse.

Rörande omfattningen av och innehållet i denna verksamhet vilja de sakkunniga hänvisa till efterföljande uppställning, angivande det antal personer, som av statspolisen rapporterats för överträdelse av olika föreskrifter i gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

	Antal rapporterade personer	
	1933	1934
1. Onykterhet vid framförande av motorfordon	75	89
2. Obehörighet att framföra motorfordon	198	264
3. Fortkörning med motorfordon	1,306	1,911
4. Framförande av obeskattat motorfordon	212	93
5. Framförande av oförsäkrat motorfordon	70	33
6. Framförande av motorfordon, som på grund av dåliga bromsar varit till fara för trafiksäkerheten	676	913
7. Framförande av motorfordon, som i övrigt varit dåligt utrustat	2,490	1,711
8. Underlåtenhet att medföra körkort, skattekvitto o. dyl.	1,275	1,426
9. Underlåtenhet att anmäla besiktning, adressförändring m. m.	269	118
10. Otillåten yrkesmässig trafik	209	412
11. Överskridande av högsta tillåtna hjultryck	652	655
12. Ovarsamt framförande av motorfordon	62	107
13. Framförande av motorfordon å förbjuden plats	17	8
14. Anträffade anmälda stulna motorfordon	6	—
15. Velocipeder (belysnings-, signal- och reflexanordningar)...	4,616	5,409
16. Övriga förseelser	1,320	2,072
	13,453	15,221

I flera av de yttranden, som avgåvos av vederbörande myndigheter över kommunikationsdepartementets promemoria, betonades, att goda resultat i fråga om en erforderlig ökning i trafiksäkerheten syntes kunna vinnas därigenom, att statspolisen bereddes ökade möjligheter att utöva tillsyn å vägtrafiken.

De sakkunniga hysa den uppfattningen, att trafikskulturen å våra vägar alltjämt lämnar åtskilligt övrigt att önska samt att ytterligare åtgärder för tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav äro i hög grad erforderliga. På upplysningens väg kunna kanske de största resultaten i nu berörda hänseende uppnås. De sakkunniga tänka härvid bland annat på den verksamhet, som bedrives av t. ex. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, liksom även på det arbete, som nedlägges av enskilda motorsammanslutningar i avsikt att höja trafikskulturen. Vid sidan av nu nämnda arbete måste emellertid en effektiv övervakning från myndigheternas sida utgöra en viktig förutsättning för uppnående av den önskvärda förbättringen av trafikförhållandena å framförallt landsbygden.

De sakkunniga uttala härefter, att det på grund av hittills vunnen erfarenhet från statspolisens trafikkontrollerande verksamhet funnes fullgiltig anledning antaga, att genom en förstärkning av statspolisen kunde åstadkommas en i möjligaste mån effektiv övervakning av vägtrafiken. I förhållande till såväl den ständigt växande vägtrafiken som storleken av de olika statspolisavdelningarnas bevakningsområden syntes statspolisens nuvarande personal och utrustning vara långt ifrån tillräckliga, helst erfarenheten från den tid, statspolisen varit i funktion, utvisade, att densamma i stor utsträckning utnyttjats och måste komma till användning för andra uppgifter än vägtrafikens övervakande. För ernående av en effektiv tillsyn å vägtrafiken erfordrades emellertid en ganska avsevärd utökning av såväl statspolisens personal som dess utrustning. Givetvis komme detta att medföra betydande kostnader. Med hänsyn till vikten av att de stora såväl personliga som ekonomiska skador, som för närvarande vållades av vägtrafiken, i möjligaste mån nedbringades, torde dock dessa kostnader icke få verka avskräckande.

Flertalet olyckor vid framförande av motorfordon orsakades, fortsätta de sakkunniga, såsom av nyss lämnade uppgifter framginge, av motorförarnas sätt att framföra sina fordon. Den skärpta tillsynen å vägtrafiken borde därför i främsta rummet inriktas på åvägabringande av bättre förhållanden härutinnan genom ingripande mot förekommande överträdelser av gällande körregler samt annan vårdslöshet och oförsiktighet vid körning. Tillsynen å motorfordonens beskaffenhet anslöte sig emellertid mycket nära till den allmänna övervakningen av vägtrafiken; den förra både kunde och borde lämpligen i viss omfattning utföras samtidigt med den senare. Åt statspolisen syntes därför böra anförtros även en ökad tillsyn å motorfordonsbeståndet. De sakkunniga ville här förutskicka, att en ökad tillsyn å jämväl motorfordonens beskaffenhet från statspolisens sida torde erfordra, att statspolisen erhöile nödig utbildning i motortekniskt hänseende. Beträffande frågan i vad mån en sådan tillsyn kunde inverka på behovet av en periodisk efterbesiktning av yrkesmässiga motorfordon, ville de sakkunniga uttala sig i den följande avdelningen av redogörelsen.

Härefter övergå de sakkunniga till en undersökning av vilka funktioner besiktningsmännens nuvarande uppgifter kunna anses fylla och uttala därvid till en början, att det nuvarande besiktningsväsendet enligt de sakkunnigas mening kunde sägas i stort sett hava hittills motsvarat de krav, som med gällande lagstiftning avsetts att ställas å detsamma. Med hänsyn till den synnerligen snabba utveckling i olika tekniska hänseenden, som motorfordonen under senare år undergått och alltjämt undergå och som medfört, att fordonen ur driftsikkerhetssynpunkt måste sägas uppfylla högt ställda anspråk, kunde det emellertid ifrågasättas, huruvida de former, i vilka tillsynen å fordonsbeståndet för närvarande ägde rum, kunde sägas vara de ur trafiksikkerhetssynpunkt mest ändamålsenliga.

I detta sammanhang upptaga de sakkunniga först till behandling den s. k. *första besiktningen*, omfattande jämväl typbesiktningen, och anföra härom:

På grund av den starka konkurrens, som är rådande inom bilfabrikationen, torde de olika bilfabrikaten i allmänhet befinna sig på en hög teknisk nivå. Enligt de sakkunnigas uppfattning lär man därför i fråga om huvudmassan av nya fordon näppeligen behöva räkna med förekomsten av några allvarliga maskinella eller konstruktiva fel. I allt fall torde eventuella sådana i regel ej kunna genom nu förekommande besiktning upptäckas. Ur trafiksikkerhetssynpunkt får därför det nuvarande besiktningsförfarandet, i vad angår första besiktning av helt nya fordon, enligt de sakkunnigas mening ej tillmätas särskilt stor betydelse.

Däremot torde besiktningen hava större betydelse i fråga om sådana nya eller begagnade fordon, som undergått särskild ombyggnad eller från början efter beställning konstruerats för speciella ändamål. Beträffande dylika fordon, som sålunda konstruerats för att fylla speciella krav från sin blivande ägares sida — t. ex. en lastvagn, avsedd för en särskild sorts last, eller ett fordon, vars kaross erhållit en från andra vanligen förekommande karosser avvikande form för att tjäna t. ex. reklam- eller sportändamål — kan ur trafiksikkerhetssynpunkt en besiktning anses mera motiverad.

Aven om ett borttagande av första besiktning måhända för flertalet typer av motorfordon icke torde behöva medföra några större vådor ur trafiksikkerhetssynpunkt, torde emellertid blotta tillvaron av en sådan undersökning medföra en viss säkerhet för att i trafiken icke införas sådana typer av fordon, som icke uppfylla de fordringar, som ur trafiksikkerhets- och andra viktiga synpunkter måste uppställas.

Härjämte har första besiktningen, såsom tidigare omnämnts, att fylla en annan viktig uppgift, nämligen att utgöra grundvalen för fordonets registrering. De egenskaper hos ett fordon, beträffande vilka anteckning sker i automobilregistret, äro av avgörande betydelse i flera viktiga hänseenden. Med ledning av de uppgifter, som inflyta i registret, uträknas sålunda automobilskatten. Vad angår lastautomobiler och omnibusar äro nämnda uppgifter vidare av betydelse, t. ex. för frågan om rätten att framföra fordonen å vissa vägar och broar samt beträffande den hastighet, varmed fordonen få framföras. Med hänsyn till vad här angivits torde det vara av stor vikt, att nu ifrågavarande uppgifter äro tillförlitliga. Genom ett besiktningsförfarande vinnas de säkraste garantierna för att uppgifterna i registret överensstämma med verkliga förhållandena. Att ersätta besiktningsinstrumentet med t. ex. en anmälan till registret av fordonets ägare synes icke vara tillrådligt.

På grund av vad sålunda anförts rörande första besiktningen hava de sakkunniga ansett sig böra förorda, att densamma allttjämt bibehållles.

Beträffande den *periodiska efterbesiktningen*, därvid här och i fortsättningen icke avses den, som fordon i uthyrningsrörelse äro underkastade, kunna, fortsätta de sakkunniga, olika uppfattningar hysas rörande frågan, huruvida nu gällande bestämmelser om sådan besiktning medföra sådant gagn ur trafiksäkerhetssynpunkt, att besiktningensformen allttjämt bör bibehållas. I fråga om fordonen i uthyrningsrörelse anse däremot de sakkunniga sättet för dessa fordons utnyttjande väl motivera en efterbesiktning var sjätte månad. De sakkunniga anföra:

Någon garanti för att de yrkesmässiga fordonen under tiden mellan två besiktningar hållas i föreskrivet och trafikdugligt stånd torde givetvis de periodiska efterbesiktningarna icke kunna sägas innebära. Redan en kort tid efter skedd besiktning kunna nämligen fel uppstå å de vid besiktningen undersökta delarna av fordonet. Det är att märka att beträffande speciellt vissa av dessa delar, t. ex. bromsar, dessa vid ett någorlunda flitigt användande av fordonet vanligen torde erfordra justering flera gånger under tiden intill nästa besiktning, för att fordonet skall kunna sägas uppfylla trafiksäkerhetens krav. Vad särskilt angår lastbilarna och företrädesvis äldre sådana torde därjämte böra framhållas, att dessa på grund av de stora påfrestningar, för vilka fordonen ofta bliva utsatta, torde vara i behov av en ständig översyn, oavsett huruvida en periodisk efterbesiktning äger rum.

Även om efterbesiktningarna sålunda icke kunna sägas innebära någon garanti för att fordonen mellan besiktningstillfällena hållas i föreskrivet skick, medföra emellertid besiktningarna den fördelen, att fordonen åtminstone en gång årligen undergå en noggrann eftersyn. Det torde nämligen kunna antagas, att ett relativt stort antal fordon, kort innan de uppvisas för besiktningssmannen, undergår justering eller reparation å verkstäder. Efterbesiktningarna torde sålunda kunna sägas hava en viss betydelse, icke endast på grund av de vid efterbesiktningarna befunna felen och framställda anmärkningarna, utan även och i lika hög grad på grund av den allmänna eftersyn, som fordonen före besiktningen ofta undergå.

Att de vid efterbesiktningarna i allmänhet befunna felen icke äro till antalet obetydliga, framgår av de av besiktningssmännen på de sakkunnigas anmodan besvarade frågeformulären. En sammanställning av de inkomna svaren rörande antalet fordon, som icke kunnat godkännas vid första uppvisandet för periodisk efterbesiktning, har givit till resultat, att av 27,456 under år 1934 besiktigade fordon 6,782 eller 24.7 procent varit behäftade med sådana fel, att de måst uppvisas till ny besiktning, innan de kunnat godkännas. Lastbilarna hava visat sig i högre grad än personbilarna vara behäftade med fel. Sålunda hava av de förra 30.4 procent varit felaktiga, medan felprocenten för de senare stannar vid 21.2 procent.

De sakkunniga vilja här erinra om de i den föregående avdelningen av redogörelsen omnämnda statistiska uppgifterna rörande sambandet mellan trafikolyckorna och motorfordonens beskaffenhet. Att ur dessa uppgifter draga några bestämda slutsatser rörande den betydelse, som de periodiska efterbesiktningarna kunna äga ur trafiksäkerhetssynpunkt, anse de sakkunniga näppeligen kunna göras. Så mycket torde emellertid kunna sägas, att motorfordonens beskaffenhet i förhållande till andra grupper av olycksfallsorsaker intager en icke alltför framskjuten plats. Nämda förhållande, sammanställt

med att flertalet motorfordon i Sverige eller i runt tal 85 procent icke äro underkastade ett periodiskt efterbesiktningstvång, skulle möjligen kunna utgöra ett visst belägg för att de periodiska efterbesiktningarna icke skulle vara för nedbringandet av antalet olycksfall alltför betydelsefulla.

Att icke jämväl de yrkesmässiga fordonen samtidigt som de privata befriades från efterbesiktningstvånget synes hava berott därpå, att sådan principiell skillnad mellan de båda slagen av fordon ansågs föreligga, att detta motiverade ett bibehållande av efterbesiktningarna för de yrkesmässiga fordonen. Sålunda uttalades, bland annat, att beträffande sistnämnda fordon ett allmänt intresse fordrade, att dessa städse befunno sig i ett trafikdugligt och lämpligt skick. I fråga om den enskilda automobiltrafiken ansågs däremot allmänhetens intresse av en periodvis återkommande kontroll å fordonens trafiksäkerhet vara av tämligen underordnad betydelse, helst erfarenheten, enligt vad som framhölls, torde giva vid handen, att det största antalet olyckshändelser med motorfordon hade sin grund i förarnas vårdslöshet och okunnighet och ej vore beroende på bristfälligheter å fordonen. Vidare anfördes, att det kunde förutsättas, att de privata fordonen, vare sig de användes i ägarens arbete eller måste betraktas som rena lyxföremål, i ägarens eget intresse och alldeles oavsett efterbesiktningarna i regel underkastades en tillfredsställande vård och tillsyn.

De sakkunniga anse, bland annat med hänsyn till den utveckling, som motortrafiken under senare år undergått, de sålunda anförda skälen knappast numera bärande. Enligt de sakkunnigas mening torde man sålunda kunna göra gällande, att ett allmänt intresse fordrar, att icke blott de yrkesmässiga fordonen utan även och i lika hög grad de privata fordonen befinna sig i ett sådant skick, att såvitt möjligt skada på grund av fordonets beskaffenhet icke tillskyndas vare sig den utomstående allmänheten eller fordonets förare eller passagerare. Huruvida man vidare kan påvisa några bärande skäl för den uppfattningen, att fordon i enskild trafik i regel underkastas bättre och mer tillfredsställande vård och tillsyn än den, som i allmänhet kommer fordon i yrkesmässig trafik till del, synes de sakkunniga tveksamt. För en sådan uppfattning kan givetvis åberopas, att den hårda konkurrens, som för närvarande är rådande inom den yrkesmässiga trafiken, i vissa fall kan tänkas medföra, att fordonsunderhållet eftersättes på bekostnad av trafiksäkerheten. Emellertid kan, i synnerhet vad gäller privata lastbilar, som användas i ägarnas yrken, en hård konkurrens yrkesutövarna emellan sannolikt också medföra, att ekonomiska resurser mången gång saknas att hålla de privata fordonen i vederbörligt trafiksäkert skick.

För sin del anse de sakkunniga, att det knappast föreligger anledning att ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt göra principiell skillnad i behandlingen av de yrkesmässiga och de privata fordonen. Om man däremot såge förhållandena från deras synpunkt, som begagnade fordonen, föreläge emellertid en principiell skillnad mellan de båda slagen av fordon. För utövande av yrkesmässig trafik erfordrades, i motsats till vad som gäller i fråga om privat trafik, tillstånd av offentlig myndighet, varjämte det vore föreskrivet, att ett motorfordon icke finge användas i den förra trafiken utan att vara av den tillståndsgivande myndigheten godkänt såsom lämpligt för trafiken. Genom att sålunda endast de, som hava erhållit myndighets tillstånd därtill, ägde utöva yrkesmässig trafik, vore den trafikerande allmänheten, som icke själv hade tillgång till transportmedel, hänvisad till att begagna sig uteslutande

av förenämnda personers tjänster. Med hänsyn härtill kunde densamma med visst fog äga uppställa särskilda krav på att de fordon, som den anlitate, uppfyllde berättigade anspråk på trafiksäkerhet. Härtill komme att myndighetens godkännande av ett fordon för yrkesmässig trafik i viss mån kunde sägas innebära en myndighetens garanti för att fordonet befunne sig i ett för trafiken lämpligt skick, d. v. s. i första hand i sådant skick att fordonets anlitage under normala förhållanden icke skulle behöva medföra fara för trafikantens person eller egendom.

I likhet med vad som kommit till uttryck i vissa myndigheters yttranden över kommunikationsdepartementets promemoria hålla de sakkunniga före, att nyss anförda synpunkter rörande fordon i yrkesmässig trafik göra sig i alldeles särskild grad gällande i fråga om de yrkesmässiga personfordonen. Beträffande fordonen för godsbefordran torde, enligt de sakkunnigas mening, icke kunna i samma grad påfordras, att dessa kontrolleras strängare än de privata fordonen. Påföljden av ett haveri drabbade nämligen i främsta rummet fordonsföraren eller ägaren, vare sig det gällde ett yrkesmässigt eller privat lastfordon. I fråga om gods, som allmänheten anförtror åt den yrkesmässiga trafiken, anse de sakkunniga, att med hänsyn till, bland annat, den valrätt rörande anlitage av yrkesmässiga fordon, som för närvarande förefinnes, i flertalet fall näppeligen erfordras samma garantier från offentlig myndighets sida som beträffande personfordonen rörande fordonens lämplighet och tillförlitlighet.

De sakkunniga framhålla, att en ordning, varigenom personfordonen bliva föremål för strängare kontroll än lastfordonen, äger sin motsvarighet bland vissa andra kommunikationsmedel. Sålunda gäller å sjöfartens område, att passagerarefartyg skola med tätare mellantider än andra fartyg undergå periodiska besiktningar rörande sin sjövärdighet.

Vidare kan nämnas, att i några av de främmande länder, varifrån de sakkunniga inhämtat upplysningar rörande förhållandena å förevarande område, finnas bestämmelser, som åsyfta en strängare kontroll å motorfordon för personbefordran än å fordon för godsbefordran. I Schweiz är sålunda årlig periodisk efterbesiktning föreskriven endast för yrkesmässiga motorfordon i persontrafik. Periodisk efterbesiktning minst en gång varje halvår skall vidare äga rum i Danmark beträffande motorfordon för yrkesmässig personbefordran samt för sjuk-, ambulans- och redskapsvagnar. Någon motsvarande besiktning synes däremot icke vara föreskriven för övriga motorfordon. I Tjeckoslovakien förefinnes periodiskt efterbesiktningstvång endast för fordonen i yrkesmässig persontrafik.

Vid sitt ståndpunktstagande till nu förevarande fråga hava de sakkunniga vidare fäst stort avseende vid den föreslagna utökningen av statspolisens trafikkontrollerande verksamhet, däri inbegripet tillsynen å motorfordonsbeståndet. Densamma kunde nämligen enligt de sakkunniga beräknas komma att medföra goda verkningar i fråga om fordonsunderhållet samt vad beträffar de yrkesmässiga lastfordonen sägas utgöra en ersättning för en slopad kontroll genom efterbesiktning. Beträffande personfordonen hålla de sakkunniga emellertid

före, att statspolisens fordonstillsyn icke kan få samma betydelse, enär det måste anses angeläget, att statspolisens ökade fordonstillsyn icke inriktas i samma grad å dessa fordon som å lastfordonen. Ett uppstoppande vid flygande kontroll av de förra fordonen och framförallt dem, som användas i regelbunden trafik, skulle nämligen komma att i många fall innebära stora olägenheter för fordonens passagerare samt bidra till skapandet av ett mindre gott förhållande mellan statspolisen och allmänheten. Vidare föreläge den faran, att en motorförare, som t. ex. hade att framföra sitt fordon efter viss uppgjord turlista eller vore stadd i brådskanie ärende, lätt frestades att genom hög hastighet taga igen den vid fordonskontrollen förlorade tiden.

Åtskilliga myndigheter hade, fortsätta de sakkunniga, i sina yttranden över kommunikationsdepartementets promemoria uttalat, att en utökad fordonstillsyn från statspolisens sida icke lämpligen kunde ersätta de periodiska efterbesiktningarna. En besiktning, utövad å vägen av en, låt vara i viss grad för ändamålet skolad statspolisman, kunde nämligen enligt dessa myndigheter icke anses jämbördig med en besiktning, utförd av en besiktningsman å dennes stationsort. Det må vara sant, anförä här till de sakkunniga, att en besiktning av sistnämnda slag — även om den skulle vara tämligen knapphändig och schablonmässig — kvalitativt sett kunde vara överlägsen statspolismannens besiktning. Å andra sidan innehölle den flygande besiktningsformen i motsats till den periodiska efterbesiktningen det för framtvingandet av ett kontinuerligt fordonsunderhåll synnerligen viktiga överraskningsmomentet. En flygande besiktning, utövad i sådan omfattning, att vederbörande på allvar måste räkna med densamma, kunde förväntas medföra, att motorfordonen under hela året komme att hållas i ett ur trafiksäkerhetssynpunkt relativt tillfredsställande skick. För lastfordonens del, beträffande vilka besiktningen av angivna skäl kunde göras mera effektiv än i fråga om personfordonen, syntes den flygande kontrollen i stort sett ej komma att innebära mindre garantier för fordonsparkens hållande vid tillfredsställande nivå än det nu tillämpade systemet.

Efter ett noggrant övervägande av de skäl, som tala för och emot ett bibehållande av det periodiska efterbesiktningstvånget, hava de sakkunniga stannat för ett förslag, innebärande att besiktningstvånget för närvarande bör bibehållas endast för personfordon i yrkesmässig trafik.

Gentemot vad som invänts därom, att statspoliserna i allmänhet skulle vara mindre lämpliga att utöva fordonsinspektion, hava de sakkunniga som sin uppfattning framhållit, att en besiktning av detta slag i fråga om ett fordons trafiksäkerhet icke torde behöva vara alltför ingående utan kunna inskränkas till att avse de delar av fordonet, som äro av mer omedelbar betydelse för trafiksäkerheten, nämligen bromsar, styrinrättning, belysningsanordningar samt vissa viktigare bultar och dylikt. Enligt den tidigare omnämnda statistiken från Finland och Danmark intaga felen å bromsar och styrinrättningar en mycket framskjuten plats inom orsaksgruppen »motorfordonens beskaffenhet».

I detta sammanhang torde böra omnämnas, att länsstyrelsen i Malmöhus län i sitt yttrande över kommunikationsdepartementets promemoria anförde, bland

annat, att den ansåge, att statspolisen vore eller lätt nog kunde göras fullt kompetent för en fordonsinspektion, sådan som föreslagits i promemorian. Länsstyrelsen hade vid avgivandet av detta omdöme, enligt vad den uppgivit, haft att bygga på ett hos länsstyrelsen tillgängligt material, nämligen rapporter från besiktningsmyndigheten i Malmö över den inspektion av fordonsbeståndet, vilken under år 1934 verkstälts enligt den av länsstyrelsen uppgjorda planen. Det hade visat sig, att de vid dessa besiktningar å motorfordonen funna bristerna huvudsakligen hänfört sig till sådant, som kunde bedömas av en rutinerad bilförare utan särskild teknisk utbildning. Enligt länsstyrelsen hade av de i rapporten avsedda, 840 undersökta fordonen 180 befunnits vara behäftade med bristfälligheter enligt följande uppställning:

108 motorfordon fel å bromsar,

46	»	»	dels å bromsar och dels å styrinrättning, fjäderhängslen, fjäderbultar, framfjädrar, hjullager, axeltappar, styrtappar, triangelstag, framhjul, framaxel,
7	»	»	dels å bromsar och dels å skyltar, backspeglar, stänkskärm, igenkänningsmärke, fotbräda,
5	»	»	å styrinrättning,
1	»	»	dels å styrinrättning och dels å framfjäder och fjäderbultar,
1	»	»	dels å styrinrättning och dels å igenkänningsmärke,
6	»	»	å koppling till släpvagn, rambalkar, framhjul, fjäderhängslen, styrtappar samt
6	»	»	å skylt, backspeglar, ljuddämpare.

Då jag härefter övergår till de sakkunnigas behandling av *besiktningsmännens övriga uppgifter*, vill jag till en början erinra om att de sakkunniga, såsom förut nämnts, i avsikt att erhålla en effektiv övervakning såväl av vägtrafiken över huvud som beträffande motorfordonsbeståndets beskaffenhet föreslagit, att statspolisens nuvarande personal samt utrustning med motorfordon avsevärt skola ökas. För att bliva i stånd att utföra verklig fordonsinspektion skulle statspoliserna därjämte erhålla särskild utbildning å det motortekniska området. Vidare skulle statspolisernas nuvarande befogenheter att stanna ett fordon samt undersöka detsamma ävensom i vissa fall förbjuda dess användande utvidgas på så sätt, att desamma bleve av samma omfattning som de, som för närvarande tillkomma besiktningsmännen vid utövande av flygande besiktning. Med hänsyn härtill hava de sakkunniga ansett, att den av besiktningsmännen efter särskilt förordnande av länsstyrelse utövade fordonsinspektionen icke längre vore erforderlig utan kunde avskaffas. Då de besiktningsmän, som för närvarande förordnas utöva ifrågakvarande inspektion, härför äga uppbära särskild ersättning av statsverket, innebär de sakkunnigas förslag i förevarande avseende en besparing för statsverket.

De sakkunniga anföra i detta sammanhang:

Några länsstyrelser hava i sina yttranden över kommunikationsdepartementets promemoria hävdad den uppfattningen, att fordonsinspektionen och den flygande besiktningen, vilka hade till föremål uteslutande motorfordon och deras beskaffenhet i tekniskt hänseende, bäst främjades, därest desamma icke sammanblandades med statspolisens trafikkontrollerande funktioner, som avsåge övervakning av efterlevnaden av gällande föreskrifter för alla arter

av trafik och trafikmedel. I allt fall borde fordonskontrollen utövas endast av statspolisen i förening med besiktningsmännen. Med anledning härav vilja de sakkunniga till en början framhålla, att statspolisen redan nu torde vara skyldig ingripa. då densamma finner anledning antaga, att en person i strid med gällande bestämmelser framför ett motorfordon, som icke uppfyller föreskrivna fordringar med avseende å sin beskaffenhet. Ett samarbete mellan statspolisen och besiktningsmännen vid fordonsinspektionernas utövande förekommer på vissa håll redan nu, och detta torde hava medfört goda resultat. De sakkunniga finna det önskvärt, att sådant samarbete i görligaste mån jämväl i fortsättningen äger rum vid fordonsinspektionens utövande. Emellertid torde av organisatoriska skäl samt med hänsyn till statspolisens och besiktningsmännens olikartade arbetsuppgifter i övrigt, något förlöpande obligatoriskt samarbete icke lämpligen böra föreskrivas. Detta torde ej heller för nu ifrågasatt ändamål vara erforderligt. De sakkunniga hava i stället föreslagit visst samarbete mellan statspolisen och de föreslagna länsbesiktningsmännen, för vilkas närmare uppgifter redogöres längre fram i samband med besiktningsorganisationen. Berörda samarbete skulle bestå däri, att länsbesiktningsmännen efter av respektive länsstyrelser godkänd plan skulle vid vissa tillfällen medfölja statspoliserna å deras patrulleringsfärder. Härigenom skulle länsbesiktningsmännen i viss omfattning kunna följa statspolisernas fordonskontroll samt genom anvisningar och råd ävensom rättelser i förekommande fall tillse, att fordonskontrollen utövades på ett tillfredsställande och lämpligt sätt.

Den nuvarande flygande besiktningen, innebärande en befogenhet för besiktningsmannen att, när han finner skäl därtill, undersöka ett fordon, hava de sakkunniga ansett alltså böra tillkomma besiktningsmannen. Det måste nämligen, anförda de sakkunniga, anses vara ett allmänt intresse, att besiktningsmannen såsom varande i fråga om motorfordonens beskaffenhet särskilt sakkunnig är berättigad att, då han under sin verksamhet eller eljest påträffar ett med uppenbara fel behäftat fordon, undersöka detsamma ur trafiksäkerhetssynpunkt samt, därest förhållandena så skulle påkalla, äga föreskriva efter syn eller i svåra fall förbjuda fordonets användande tills vidare. Efter genomförandet av den ifrågasatta omorganisationen av statspolisen torde emellertid flygande besiktning genom besiktningsman behöva ifrågakomma endast i ringa omfattning. Det nu utgående fasta arvudet av 300 kronor årligen för den flygande besiktningen hava de sakkunniga därför ansett icke längre böra utgå.

Beträffande den nuvarande, av vissa besiktningsmän efter länsstyrelsens förordnande mot särskilt arvode utövade körskoletillsynen hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar. Härom hava de sakkunniga anförde:

Det syntes de sakkunniga otvivelaktigt, att ett allmänt intresse förefunnnes, att körkortsaspiranterna bibringades bästa möjliga kunskaper. Enligt vad de sakkunniga inhämtat av, bland annat, besiktningsmannens för år 1934 avlämnade verksamhetsberättelser, hade det visat sig, att körskoleelever vid avläggande av körkortsprov i det övervägande antalet fall ägt bättre kunskaper än de icke körskolentbildade. Körskolorna finge med hänsyn till nämnda förhållande anses fylla en icke oviktig uppgift. Ifrågasättas kunde emellertid, om icke den nuvarande körskoletillsynen i form av besiktningsmannens besök vid skolorna saknade större värde för upprätthållande av skolornas kvalitativa nivå. Huruvida i allt fall fördelarna av en dylik inspektion kunde anses motsvara besväret och kostnaderna för densamma, syntes de sakkunniga tvivel-

aktigt. Från besiktningsmannens sida syntes en effektiv kontroll över körskolorna kunna utövas utan särskilda inspektioner. Av kunskaperna hos eleverna från en viss körskola torde besiktningsmannen vanligen kunna bilda sig en relativt god uppfattning om det sätt, varpå skolans undervisning bedrevs. Då eleven vid provets avläggande i allmänhet torde åtföljas av körskolans lärare, kunde besiktningsmannen, därest han funne skäl därtill, till läraren framföra sina anmärkningar eller göra påpekanden för vinnande av rättelser i erforderliga hänseenden. På grund av att själva körprovet vanligen företoges med körskolans egna fordon, bleve slutligen besiktningsmannen i tillfälle att tid efter annan undersöka, huruvida dessa vore för sitt ändamål lämpliga. Skulle besiktningsmannens anmärkningar och påpekanden icke medföra avsett resultat, återstode alltid den utvägen att anmäla förhållandet till länsstyrelsen, som, därest den funne skäl därtill, kunde vidtaga erforderliga åtgärder.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anse de sakkunniga en körskole-tillsyn så anordnad, som här angivits, i flertalet fall vara tillräcklig. Då några inspektioner av själva körskolorna, därest särskilda skäl därtill icke föreligga, således icke skulle behöva ske, hava de sakkunniga ansett, att tillsynen i samband med avläggandet av körkortsproven bör ingå i besiktningsmännens allmänna uppgifter samt icke vara förenad med särskilt arvode.

Vad slutligen angår övriga, besiktningsmännen för närvarande åvilande uppgifter hava de sakkunniga icke funnit skäl föreslå några ändringar.

Jag övergår här efter till en redogörelse för de hörda myndigheternas inställning till nu behandlade spörsmål.

Beträffande frågan om en skärpt trafikövervakning har, med hänsyn till att i kommunikationsdepartementets promemoria förutsattes, att en ökad tillsyn å motorfordonsbeståndet genom statspolisen skulle ersätta de periodiska efterbesiktningarna, flertalet myndigheter i sina yttranden över promemorian icke närmare ingått på spörsmålet om en skärpt trafikövervakning från statspolisens sida oberoende av frågan, huruvida de periodiska efterbesiktningarna bibehållas eller ej.

Av de hörda myndigheternas yttranden har emellertid inhämtats följande:

Länsstyrelsen i Stockholms län, som avstyrkte de periodiska efterbesiktningarnas avskaffande, anförde, att besiktningsmännen i länet uttalat sin tillfredsställelse med det samarbete, de haft med statspolisen. Det vore givetvis av värde för dem att även i fortsättningen kunna påräkna ett verkamt stöd av statspolisen. Det påpekade behovet av en skarp fordonskontroll torde lättats tillgodoses genom ett intimt samarbete mellan besiktningsmän och statspolis. Den av statspolisen på egen hand utövade kontrollen kunde betecknas som en flygande besiktning och hade otvivelaktigt varit av utomordentlig nytta.

Länsstyrelsen i Uppsala län fann icke något att erinra mot en utbyggnad av den flygande kontrollen och densammes omhändertagande av statspolisen, enär denna kontroll, som visat sig vara av stor betydelse, icke kunnat dittills utövas i önskvärd utsträckning.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ansåg ökning av statspolisens numerär och fordonsbestånd lämplig och önskvärd även om överflyttningen av fordonskontrollen från besiktningsmännen till statspolisen, såsom länsstyrelsen föreslog, begränsades till att avse de yrkesmässiga lastbilarna.

Länsstyrelsen i Värmlands län ansåg, att lämpliga åtgärder för en förbättrad trafikkontroll borde vidtagas och att statspolisen borde beredas möjlighet att i större utsträckning än hittills medverka vid denna kontroll.

Beträffande de sakkunnigas förordande av att första besiktning och typbesiktning alltjämt borde bibehållas, hava myndigheterna icke funnit anledning till erinran.

I de yttranden, som avgåvos över det i promemorian framlagda förslaget om avskaffande av de periodiska efterbesiktningarna för såväl yrkesmässiga person- som lastbilar, voro meningarna däremot i hög grad delade i fråga om förslagets lämplighet. Från överståthållarämbetet och åtta länsstyrelser sida mötte sålunda förslaget icke några allvarligare invändningar medan åter följande länsstyrelser helt avstyrkte förslaget eller starkt ifrågasatte dess lämplighet, nämligen länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Gävleborgs län. Från några myndigheters sida tillstyrktes förslaget såvitt avsåg ettdera slaget av yrkesmässiga motorfordon.

Till belysande av de olika skäl, som åberopades av förutnämnda tretton länsstyrelser, må här anföras det huvudsakliga innehållet i några av de avgivna yttrandena.

Länsstyrelsen i Uppsala län ansåg det vara ett stort allmänt intresse, att alla motorfordon i yrkesmässig trafik underkastades en, så långt omständigheterna det medgäve, betryggande kontroll. Man kunde med skäl ifrågasätta, huruvida en flygande kontroll, lagd i händerna på statspolisen, vore ägnad att på ett tillfredsställande sätt tillgodose det föreliggande besiktningsbehovet. En periodvis återkommande efterbesiktning, utförd av en besiktningsman med ofta mångårig erfarenhet på området och stor förtrogenhet med fordonsbeståndet inom sitt tjänstgöringsdistrikt, vore säkerligen av större värde än en flygande kontroll av den successivt förnyade statspolis-kåren, vilken givetvis icke kunde äga besiktningsmannens lokalkännedom samt ej heller kunde antagas annat än i undantagsfall äga samma tekniska utbildning på området som besiktningsmannen. Promemorians förslag skulle troligen medföra, att många fordon i yrkesmässig trafik därjämte komme att helt undgå den förnyade grundliga undersökning, som avsåges med efterbesiktningen.

Länsstyrelsen i Kristianstads län fann efterbesiktningarna av fordon i yrkesmässig trafik vara av stor betydelse med hänsyn till passagerarnas säkerhet. Då dessa icke vore i tillfälle att kontrollera det fordons trafik-säkerhet, som de avsåge att använda, borde de kunna förlita sig på den tillsyn, som utövades av myndigheterna. Om avgiften för efterbesiktningen ansåges betungande, kunde densamma något sänkas.

Länsstyrelsen i Hallands län ansåg — i motsats till vad i promemorian uttalats — att fordonsunderhållet kunde förväntas bliva eftersatt vid ett borttagande av de periodiska efterbesiktningarna. Uttalanden av besiktningsmännen inom länet hade givit tydliga bevis för det stora gagnet av efterbesiktningen, icke så mycket på grund av de vid besiktningen befunda felen och framställda anmärkningarna som fastmer av den orsak, att de till efterbesiktning uppvisade fordonen i stor omfattning visat sig vara så gott som direkt komma från reparationsverkstad, där de blivit omsedda. Hade icke

efterbesiktningsskyldigheten förelegat, hade sannolikt den allmänna översynen uteblivit och fordonsägaren tagit risken att fortfara med trafiken i hopp att lyckas undgå en mera tillfällig och oberäknelig inspektion.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anförde, att, därest motivet för ett efterbesiktningstvång vore höjandet av trafiksäkerheten i förhållande till tredje man, konsekvenserna fordrade, att jämväl de privata motorfordonen bleve föremål för samma eftersyn som de yrkesmässiga. Då emellertid lika behandling av de båda slagen av fordon icke krävdes, syntes påtagligt, att orsaken till efterbesiktningstvånget beträffande de yrkesmässiga vore något annat än skyddet för andra vägförarens säkerhet. När kraftigare åtgärder sålunda vidtoges mot de yrkesmässiga fordonen i jämförelse med de privata, syntes det länsstyrelsen påtagligt, att detta förestavades av en önskan att bereda ökad trafiksäkerhet åt dem, som använde ett i övrigt så reglerat kommunikationsmedel som den yrkesmässiga bilismen. De däremot, som begagnade egna fordon, finge i viss utsträckning bära sin egen risk. Beträffande olika slag av yrkesmässiga fordon, kunde någon principiell skillnad ej göras mellan sådana, åt vilka allmänheten anförtrorde sig personligen, och dem, åt vilka anförtrordes transport av egendom.

Två länsstyrelser samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansågo sig kunna biträda förslaget såvitt avsåge lastbilar i yrkesmässig trafik.

Sålunda uttalade *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att det i promemorian föreslagna sättet för fordonsinspektionens anordnande komme att i så måtto öka inspektionens effektivitet, att inspektionen genom statspolisen — även om densamma, såsom man måste förutsätta, handhades med tillbörlig urskillning till och hänsyn mot trafikanterna — komme att omfatta ett väsentligt större antal fordon än det, som kunde kontrollbesiktigas av besiktningsmännen. Blotta tillvaron av denna polisinspektion torde komma att stimulera intresset hos fordonsägare att hålla sina fordon i gott stånd. Emellertid torde i fråga om framförallt fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran böra uppställas speciella krav å fordonens hållande i trafikdugligt skick med hänsyn till de personer, som anlidade fordonen. Den omständigheten, att yrkesmässig personbefordran finge utövas först efter särskilt av offentlig myndighet meddelat tillstånd, ställde vissa krav å det allmänna i form av garantier mot tillhandahållande i den medgivna trafiken av fordon, som kunde medföra fara för passagerares personliga säkerhet. Då med hänsyn här till den av statspolisen avsedda, utökade fordonskontrollen under patrulleringsfärder icke kunde helt onödiggöra förberörda särskilda kontroll å de yrkesmässiga personfordonen, kunde länsstyrelsen icke förorda borttagandet av efterbesiktningarna såvitt anginge nu nämnda fordon.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ansåg att, därest över huvud ändring i gällande bestämmelser om efterbesiktning borde ske, ändringen borde ha avseende endast å lastautomobilerna i yrkesmässig trafik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde, bland annat, att den fordonstillsyn, som statspolisen enligt förslaget skulle komma att utöva, givetvis komme att omfatta även personautomobiler i yrkesmässig trafik men att enligt styrelsens uppfattning det icke vore tillrådligt att för den skull borttaga efterbesiktningen genom besiktningsmännen för sådana personautomobiler. Av naturliga skäl kunde nämligen statspolisens kontroll av fordonen ute i trafiken icke bliva lika noggrann eller av samma art, som besiktningsmännens undersökning vid fordonens uppvisande. Även om kontrollen företoges betydligt oftare, torde den dock icke såsom säkerhetsåtgärd kunna motsvara efterbesiktningen.

För den trafikerande allmänheten vore därjämte en kontrollform, som förutsatte en undersökning av fordonen under trafik, mindre tilltalande. Vare sig kontrollen skedde under passagerarnas färd med fordonet eller under deras väntan på ett beställt fordon, måste man förutsätta, att avsevärda olägenheter kunde uppkomma på grund av fordonskontrollens förläggande ute på vägen. Ur ren trafiksäkerhetssynpunkt kunde även den olägenheten böra beaktas, att bilföraren måste frestas att taga igen den försummade tiden genom ökad hastighet under den återstående delen av färden. Statspolisens fordonstillsyn borde givetvis omfatta även den yrkesmässiga persontrafiken i sådana fall, där statspolisens ingripande kunde antagas erforderligt, men den statliga kontrollen syntes i såväl den trafikerande allmänhetens som yrkesutövarnas intresse böra i möjligaste mån koncentreras till den inspektionsform, som den nuvarande efterbesiktningen representerade.

Vad styrelsen sålunda anfört gällde i första rummet den del av den yrkesmässiga trafiken, som avsåge personbefordran. Vad den yrkesmässiga trafiken för godsbeordran beträffade, torde det böra bemärkas, att denna trafik ännu bedreves under former, vilka i flera avseenden gjorde den olikartad motsvarande trafik medelst andra kommunikationsmedel. Det gods, som allmänheten anförtrorde åt den yrkesmässiga lastbilstrafiken, vore därjämte i stor utsträckning av sådan art — exempelvis timmer och grus — att allmänheten icke torde behöva kräva någon statlig garanti för fordonens lämplighet och tillförlitlighet. Skulle däremot lastbilstrafiken omorganiseras på sådant sätt, att tillstånd till densamma utförande lämnades endast till ett fåtal företagare, syntes en statlig fordonskontroll nödvändig även på detta område. Under nu rådande förhållanden syntes emellertid knappast några mera vägande skäl tala mot att i kontrollhänseende göra den yrkesmässiga lastbilstrafikens fordon likställda med de fordon, som användes för den enskilda lastbilstrafiken, varigenom den periodiska efterbesiktningen av lastautomobilerna skulle bortfalla.

En annan uppfattning har kommit till synes i yttrandet av *länsstyrelsen i Norrbottens län*, som ställt sig synnerligen tveksam till förslaget att avskaffa efterbesiktningarna, såvitt avser lastbilar i yrkesmässig trafik. Enligt länsstyrelsen hade erfarenheten nämligen visat, att lastbilarna i Norrland på grund av ogynnsamma klimatiska och andra förhållanden förbrukades betydligt fortare än i sydligare delar av landet. Därjämte förekomme ofta, att dessa fordon ombyggdes i sådan omfattning, att anteckning därom borde ske i automobilregistret. Att konstatera, huruvida sådan ombyggnad skett, torde falla sig lätt för en besiktningsman vid en efterbesiktning men däremot ytterst sällan låta sig göra vid en av statspolisen företagen flygande besiktning.

I samband med besvarandet av remissen rörande de sakkunnigas förslag till besiktningsorganisation har en del av myndigheterna uttalat sig jämväl om förslaget rörande efterbesiktningarnas avskaffande för de yrkesmässiga lastbilarna. Myndigheterna hava därvid i huvudsak vidhållit vad de tidigare anfört i frågan. Länsstyrelsen i Kalmar län, som förut icke haft något att erinra, har dock nu uttalat, att något vägande skäl för avskaffande av efterbesiktning å lastautomobiler i yrkesmässig trafik ej anförts.

Länsstyrelsen i Stockholms län har anfört bland annat:

I likhet med flera andra länsstyrelser hade länsstyrelsen bestämt avstyrkt det i kommunikationsdepartementets promemoria framlagda förslaget. Denna

ståndpunkt måste länsstyrelsen fortfarande vidhålla. De vägande synpunkter, som de sakkunniga anfört för bibehållande av periodisk efterbesiktning å fordon i yrkesmässig trafik, gjorde sig efter länsstyrelsens mening gällande ej blott för person- utan också för lastfordon. Att göra skillnad mellan dessa båda kategorier funne länsstyrelsen principiellt icke hållbart; för båda gällde i lika mått att myndigheternas godkännande av fordonet för yrkesmässig trafik uppfattades som en garanti för att det »befinner sig i ett för trafiken lämpligt skick»; att denna garanti i ena fallet gällde trygghet för trafikanters personer, i andra fallet för deras egendom, betydde icke, att garantin i senare fallet vore umbärlig.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har i frågan uttalat följande:

Med förslaget om ökad fordonstillsyn från statspolisens sida hade man trott sig kunna påräkna, att ett relativt stort antal fordon skulle bliva föremål för eftersyn inför besiktningsmannen. Dessa förhoppningar torde nog komma att visa sig välgrundade

Med denna fråga sammanhängande emellertid en annan, beträffande vilkens lösning enligt förslaget länsstyrelsen ställde sig synnerligen tveksam. Länsstyrelsen avsåge härmed slopandet av den periodiska efterbesiktningen för lastautomobiler i yrkesmässig trafik och dennas ersättande med den flygande besiktningen genom statspolisen. Med det nuvarande systemet hade man en garanti för att varje sådan automobil åtminstone en gång om året bleve föremål för grundlig eftersyn. I och med införandet av det föreslagna systemet bortföle denna garanti beträffande de fordon, som aldrig av statspolisen påträffades. I vilken utsträckning detta komme att ske undandroge sig givetvis varje som helst bedömande, men enbart möjligheten, att vissa fordon kunde undslippa sådan eftersyn, torde vara ägnad att väcka betänkligheter rörande det föreslagna systemets lämplighet. Avsikten att genom det i statspolisens ökade fordonsinspektion liggande hotet gentemot fordonsägarna tvinga dessa att ständigt hava fordonen i gott skick torde i allt fall vinnas, då den flygande besiktningen genom statspolisen borde utövas i samma utsträckning, även i fall den periodiska eftersynen bibehölles.

Departements-
chefen.

Innan jag ingår på frågan om reformering av automobilbesiktningsväsendet, vill jag till en början uttala min anslutning i huvudsak till vad de sakkunniga anfört rörande behovet av en effektivare övervakning av vägtrafiken. Den betänkliga utvecklingen under senare år i fråga om trafikolyckornas antal nödvändiggör effektiva åtgärder för ökad trygghet till liv och egendom. Flertalet av dessa olyckor orsakas, såsom de sakkunniga påvisat, av vårdslöshet eller oförsiktighet vid framförandet av motorfordon. Även om olyckornas antal i viss utsträckning torde kunna nedbringas genom en rationellt anlagd propaganda för ökad trafikkultur, nödgas man dock befara, att det allttjämt kommer att finnas ett icke obetydligt antal personer, vilka icke låta sig i nämnvärd grad påverkas av en upplysningsverksamhet av nu angivet slag. Dessa utgöra för den allmänna trafiksäkerheten den allvarligaste faran, och beträffande dem torde det vara oundgängligen nödvändigt att vidtaga sådana åtgärder, att de på allvar måste räkna med att ett överträdande av de ur trafiksäkerhetssynpunkt uppställda föreskrifterna kan föranleda ett ingripande från samhällets sida. Samhällets möjligheter till dylikt ingripande hava emellertid icke ökats i en omfattning, svarande

mot den hastiga utveckling, som vägtrafiken under senare år undergått och allttjämt undergår. Genom statspolisorganisationens inrättande förbättrades visserligen möjligheterna att utöva tillsyn över efterlevandet av gällande bestämmelser, men till följd av bland annat de mångskiftande uppgifter, som vid sidan av trafikövervakningen åligga statspolisen, torde denna förstärkning av övervakningen icke hava varit tillräcklig, något som också framhållits av såväl flera länsstyrelser som statspolisintendenten. Då erfarenheterna från de år, under vilka statspolisen varit i verksamhet, giva vid handen, att densamma lämpar sig väl för nu ifrågavarande uppgifter, finner jag, i likhet med de sakkunniga, den sålunda behöfliga ytterligare förstärkningen av trafikövervakningen lämpligen böra åstadkommas genom en ökning av ordningsstatspolisens personal och utrustning.

Till frågan om omfattningen av denna utökning återkommer jag senare.

Med hänsyn till behovet och vikten av att åstadkomma ökad trafiksäkerhet anser jag spørsmålet om en utvidgad övervakning av trafiken icke nödvändigtvis böra sammankopplas med frågan, huruvida besiktningsmännen böra helt bibehållas vid sina nuvarande uppgifter eller ej. Oberoende av i vilken riktning sistnämnda fråga avgöres torde nämligen nu ifrågavarande förslag till skärpning av trafikövervakningen böra genomföras. Då, såsom de sakkunniga framhållit, en kontroll å motorfordonsbeståndet nära ansluter sig till den allmänna trafikövervakningen och därför lämpligen både kan och bör i viss omfattning utövas i samband med denna, kommer emellertid en skärpt övervakning att få viss betydelse för bedömandet av den fråga, jag nu går att behandla, nämligen huruvida en inskränkning av besiktningsmännens uppgifter kan vara på sin plats.

Såsom de sakkunniga framhållit, torde den första besiktningen, däri inbegripen typbesiktningen, icke kunna tillmätas alltför stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. På grund härav torde med visst fog kunna ifrågasättas, huruvida denna besiktningsform bör bibehållas i det nya övervakningssystemet. Med hänsyn bland annat till ifrågavarande besiktnings betydelse för motorfordonens registrering vill jag emellertid i likhet med de sakkunniga tillstyrka att så tills vidare blir fallet.

I fråga om de periodiska efterbesiktningarna innebär de sakkunnigas förslag, att denna besiktningsform bör bibehållas endast för de yrkesmässiga personfordonen. Meningarna om nyttan av dessa besiktningar hava bland de hörda myndigheterna varit i hög grad delade. Bland de skäl, som tala för ett avskaffande av ifrågavarande besiktningar, har framhållits, att dessamma icke skulle innebära någon garanti för att fordonen under tiden mellan två besiktningar hölles i föreskrivet skick. Redan en kort tid efter skedd besiktning kunde nämligen fel uppstå å de vid besiktningen undersökta delarna av fordonet. Särskilt lastbilarna vore på grund av de stora påfrestningar, för vilka de ofta utsattes, i behov av en ständig översyn, oavsett huruvida en periodisk efterbesiktning ägde rum. Vidare har ifrågasatts, huruvida någon sådan principiell skillnad föreläge mellan yrkesfordon

och privata fordon, som kunde motivera, att, såsom nu är fallet, endast de sistnämnda äro befriade från efterbesiktningstvång.

Å andra sidan har till stöd för besiktningarnas bibehållande bland annat gjorts gällande, att de medförde den stora fördelen, att fordonen åtminstone en gång årligen underginge en noggrann eftersyn. Det kunde nämligen antagas, att ett relativt stort antal fordon kort innan de uppvisades för besiktningsmannen finge undergå justering eller reparation å verkstad. Efterbesiktningarnas betydelse finge därför icke bedömas endast med hänsyn till de vid besiktningstillfällena upptäckta felen och framställda anmärkningarna.

För egen del vill jag till en början uttala, att det synes, som om betydelsen av frågan om efterbesiktningarnas bibehållande eller avskaffande från åtskilliga håll i icke ringa mån överdrivits.

Flertalet av de synpunkter, som framförts för och emot ett bibehållande av efterbesiktningarna, kom tillsynes jämväl vid förarbetena till 1923 års motorfordonsförordning, vilken i motsats till tidigare förordning i ämnet ej upptog periodisk efterbesiktning för privata motorfordon. Sålunda ansågs på många håll, att ett befriande av sistnämnda fordon från efterbesiktningstvånget kunde förväntas medföra allvarliga faror ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt erfarenheten hittills visat torde emellertid farhågorna icke hava besannats. Det torde nämligen icke kunna påvisas, att de privata fordonsens underhåll efter besiktningstvångets avskaffande blivit eftersatt i större utsträckning än tidigare. Jag vill i detta sammanhang erinra om de av de sakkunniga framlagda statistiska uppgifterna rörande orsakerna till olyckor vid framförande av motorfordon. Såväl för Sveriges som för Danmarks och Finlands vidkommande intager häri orsaksgruppen »motorfordonens beskaffenhet» en relativt obetydlig plats bland olika orsaksgrupper till olyckor. I Sverige utgjorde nämnda andel, enligt vad statistiken för första halvåret 1935 utvisar, endast 3.2 procent av samtliga de motorolyckor, som anmälts till polismyndigheterna. Detta förhållande, sammanställt med att i runt tal 85 procent av hela motorfordonsbeståndet icke efterbesiktigas, synes utvisa, att man, såsom jag förut framhållit, icke torde böra tillmäta nu avhandlade fråga alltför stor betydelse.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt skäl näppeligen föreligger att göra principiell skillnad mellan de privata och i yrkesmässig trafik använda fordon. Då ett återinförande av en föreskrift om periodisk efterbesiktning för de privata fordonen icke synes böra ifrågasättas, vore, därest hänsyn toges enbart till förenämnda synpunkt, givetvis konsekvensen härav, att jämväl fordon i yrkesmässig trafik befriades från efterbesiktning. De sakkunniga hava emellertid framhållit, att ur andra synpunkter en efterbesiktning kunde anses motiverad för sistnämnda slag av fordon. Den allmänhet, som begagnade sig av dessa fordon, kunde nämligen, med hänsyn till att yrkesmässig trafik finge utövas endast efter tillstånd av vederbörlig myndighet och med av denna godkända fordon, med visst fog uppställa särskilda krav på att fordonen vore i sådant skick,

att deras begagnande under normala förhållanden icke skulle behöva medföra fara för trafikantens person eller egendom. Nämda synpunkt hava de sakkunniga funnit äga särskild tillämpning i fråga om personbilar. Fördens skull har förordats, att dessa alltjämt borde efterbesiktigas en gång om året. Då däremot i fråga om lastfordon samma garantier från offentlig myndighets sida knappast syntes erforderliga, hava de sakkunniga ansett lastfordonen kunna befrias från efterbesiktningstvånget.

Beträffande sistnämnda fordon anser jag mig kunna utan större tvekan dela de sakkunnigas uppfattning, i synnerhet som jag i likhet med dem förutsätter, att den i statspolisens utökade trafikövervakning ingående fordonskontrollen icke minst kommer att inriktas på att tillse, att ifrågavarande slag av fordon uppfylla uppställda föreskrifter i trafiksäkerhetskänseende. Med hänsyn till detta förhållande kan nämnda övervakning sägas innebära en ersättning för den slopade kontrollen i form av efterbesiktning. Jag vill i detta sammanhang förutskicka, att jag lika med de sakkunniga kommer att föreslå, att statspolisen erhåller utbildning i motorfordonskänedom ävensom utrustas med samma befogenheter i fråga om motorfordonstillsyn, som för närvarande tillkomma besiktningsmännen. Även om det möjligen kan ifrågasättas, om en flygande kontroll från statspolisens sida i alla hänseenden kan ersätta den periodiska efterbesiktningen, torde likväl en dylik kontroll, rätt utövad av en därtill skolad statspoliskår, utgöra en fullt tillräcklig ersättning för den periodiska efterbesiktningen såvitt avser lastbilar i yrkesmässig trafik. Skulle det mot förmodan visa sig, att underhållet av lastbilarna efter ifrågavarande besiktningsars avskaffande kommer att eftersättas i sådan grad, att detta inverkar menligt på trafiksäkerheten eller medför andra olägenheter, synes frågan om en återgång till nu gällande bestämmelser böra upptagas till prövning.

Vidkommande härefter frågan om de yrkesmässigt begagnade personfordonen torde mot den av de sakkunniga framförda synpunkten, att särskilda krav böra uppställas i fråga om dessa fordons trafiksäkerhet, någon invändning icke kunna göras. Å andra sidan synes det emellertid böra erinras om att ej heller anspråket å övriga fordons och särskilt andra personfordons trafiksäkerhet bör få eftersättas. På grund av den enligt min mening relativt obetydliga gradskillnad, som föreligger mellan kraven i nu förevarande avseenden, och med hänsyn till att fordonsägarna av många skäl i allmänhet torde hava intresse av att oberoende av efterbesiktning hålla sina fordon i föreskrivet skick, synes det tveksamt, huruvida personfordon i yrkesmässig trafik böra i övervakningshänseende ställas i en särklass. Då, av skäl som de sakkunniga framhållit, statspolisens utökade trafikövervakning icke lämpligen kan få samma betydelse för personfordonen som för lastfordonen, och då åtskilliga av de hörda myndigheterna visat sig hysa särskilt starka betänkligheter mot efterbesiktningarnas slopande för personfordonens vidkommande, har jag emellertid på denna punkt icke velat gå emot de sakkunnigas förslag. Jag förordar alltså, att efterbesiktningstvånget för personmotorfordon i yrkesmässig trafik tills vidare bibehålles.

I fråga om besiktningsmännens övriga uppgifter hava de sakkunniga föreslagit vissa mindre ändringar. Sålunda skulle den form av s. k. flygande besiktning, som besiktningsman är skyldig utföra efter därom av länsstyrelsen meddelat särskilt uppdrag och enligt av länsstyrelsen fastställd plan, ersättas av flygande besiktning, utövad av statspolisen. På av de sakkunniga anförda skäl finner även jag denna tillsyn ej längre behöva ingå i besiktningsmännens uppgifter. Då besiktningsmännen, såsom tidigare nämnts, för ifrågasvarande fordonsinspektion äga uppbära särskild ersättning, skulle förslaget härutinnan innebära en besparing för statsverket.

Besiktningsmännens allmänna befogenhet att utöva flygande besiktning, d. v. s., när de finna skäl därtill, undersöka tillfälligtvis anträffade motorfordon, hava de sakkunniga däremot ansett alltjämt böra bibehållas. Med hänsyn till att efter ett genomförande av den föreslagna utökningen av statspolisen utövandet av nämnda befogenhet torde ifrågakomma endast i mindre utsträckning har emellertid det för besiktningen nu utgående årliga fasta arvudet av 300 kronor ansetts icke längre motiverat. Mot de sakkunnigas förslag härutinnan har jag icke funnit något att erinra.

De sakkunniga hava vidare ansett körskoleinspektionen kunna förenklas genom inskränkning av skyldigheten för besiktningsmännen att besöka skolorna till de fall, då särskilda skäl därtill föreligga. Till vad de sakkunniga härutinnan anfört vill jag helt ansluta mig. Särskilt arvode skulle sålunda icke behöva utgå för denna inspektion, som i stället bör tillhöra besiktningsmännens allmänna uppgifter.

Vad slutligen angår besiktningsmännens övriga, nu icke särskilt behandlade uppgifter, anser jag i likhet med de sakkunniga några ändringar därutinnan icke för närvarande erforderliga utöver dem, som föranledas av förslaget om inrättande av länsbesiktningsmannatjänster. För detta förslag kommer redogörelse att lämnas längre fram.

Förslag till vissa ändringar i besiktningsorganisationen.

Ehuru de ändringar i besiktningsorganisationen, som av de sakkunniga föreslagits i samband med den förordade inskränkningen av besiktningsmännens nuvarande åligganden, i huvudsak beröra förhållanden, som det ankommer på Kungl. Maj:t allena att i administrativ ordning reglera, synes det mig lämpligt att i detta sammanhang lämna en sammanfattande redogörelse för förslaget även i denna del för att därigenom sätta riksdagen i tillfälle att bedöma de föreslagna ändringarna i bilbesiktningsväsendet jämväl mot bakgrunden av de ifrågasatta ändringarna i organisationen. Jag kommer i överensstämmelse härmed att beröra jämväl de hörda myndigheternas yttranden i hithörande frågor ävensom att angiva min egen inställning till desamma.

De sakkunniga upptaga i detta sammanhang till en början frågan om besiktningsmannakårens rekrytering och anförä därvid inledningsvis, att med hänsyn till den hastiga utveckling i tekniskt hänseende, som motorfordonen

under senare år undergått och alltjämt underginge, ävensom mångfalden av sins emellan skilda typer av motorfordon, det vore angeläget, att till besiktningsmän utsåges endast personer, som vore i besittning av goda tekniska insikter rörande motorfordon.

I anslutning härtill hava de sakkunniga vidare anfört:

De ändringar i besiktningsmännens arbetsuppgifter, som de sakkunniga föreslagit, medföra icke, att mindre anspråk böra ställas på besiktningsmännens tekniska kunskaper och erfarenhet. Enligt de sakkunnigas mening torde ändringarna snarare böra medföra ökade anspråk. Genom det relativt stora antal förelägganden till eftersyn, som kan förväntas bli en följd av statspolisens utökade fordonsinspektion, komma nämligen besiktningsmännens undersökningar av fordon att i högre grad än nu är fallet omfatta sådana, som äro i dåligt skick och vilkas bedömande i många fall torde erfordra särskild teknisk erfarenhet. Härtill kommer, att många av besiktningsmännen avses skola tjänstgöra såsom lärare åt statspoliserna vid dessas utbildning för tillsynen å motorfordonen. Att av besiktningsmännen utöver den tekniska erfarenheten därjämte bör krävas, att de besitta erforderlig ansvarskänsla och samvetsgrannhet för besiktningsarbetets behöriga fullgörande, anse de sakkunniga icke behöva närmare motiveras.

De sakkunniga hava härefter uttalat, att den nuvarande besiktningsmannakåren finge anses i stort sett hava hittills väl motsvarat de anspråk, som de sakkunniga sålunda angivit. För att alltjämt kunna bibehålla kåren vid en hög nivå vore det enligt de sakkunniga emellertid av vikt, bland annat, att besiktningsmannatjänsterna i största utsträckning anordnades så, att de utgjorde en huvudsyssla för sina innehavare. Tjänsterna borde sålunda helst bereda innehavaren full sysselsättning samt därjämte vara förenade med skäligen löneförmåner.

I fråga om de till besiktningsmännen för närvarande utgående löneförmåner hava de sakkunniga funnit desamma, såvitt fråga vore om besiktningsmän med relativt hög uppbörd, vara väl förmånliga vid en jämförelse med de löneförmåner, som i allmänhet tillkomme innehavare av relativt högt kvalificerade tjänster. De sakkunniga hade därvid, anföra de vidare, icke förbisett, att vid bedömandet av skäligheten av besiktningsmännens löneförmåner hänsyn borde tagas till, bland annat, den relativa osäkerhet i anställningshänseende samt den avsaknad av pensionsförmåner, som vidlådde besiktningsmannatjänsterna.

I fråga om besiktningsmännens lönesystem hava de sakkunniga anfört följande:

De sakkunniga hava mot varandra vägt fördelar och nackdelar av ett system, syftande till att bereda besiktningsmännen en fastare anknytning till statsförvaltningen genom en övergång till helt eller delvis fasta arvoden. De sakkunniga hava emellertid funnit nackdelarna av ett dylikt system vara betydande och fördenskill ansett det nuvarande systemet med vissa ändringar böra bibehållas. Bland de skäl, som tala mot ett system med helt eller delvis fasta arvoden, må här endast nämnas följande. Vid lösandet av besiktningsmännens lönefråga måste det givetvis framstå såsom ett önskemål, att löneförmåner å varje befattning avvägas så långt görligt är med

hänsyn till omfattningen av de åligganden, som äro förbundna med densamma. Ett system med fasta arvoden kan icke utan svårigheter tillgodose nämnda önskemål. Systemet, som givetvis på något sätt måste anknyta till motorfordonsbeståndets storlek, komme säkerligen att bliva betydligt mer invecklat än det nuvarande. En anordning med fasta arvoden, innebärande att besiktningsmännen komme att helt eller delvis införlivas med statsförvaltningen, måste vidare med hänsyn till besiktningsmannakårens storlek väcka betänksamhet.

De sakkunniga vilja här erinra om att 1927 års motorfordonssakkunniga i sitt i mars 1928 avgivna betänkande rörande besiktningsmännens ersättningar föreslogo, att dessa skulle utgå i form av dels fasta arvoden, dels ock ersättning för varje förrättning enligt fastställd taxa. Dåvarande departementschefen anförde emellertid i det till propositionen nr 221 år 1930 fogade statsrådsprotokollet i förevarande fråga, att mot det föreslagna systemet främst kunde riktas den anmärkningen, att systemet kunde giva anledning till skapandet av en ny statstjänstemannakår, en utveckling, vilken enligt departementschefen icke torde vara önskvärd.

De *jämknings* i nuvarande besiktningsorganisation, som de sakkunniga föreslå, äro i huvudsak följande. Antalet besiktningsmän minskas icke obetydligt. Grunderna för beräkningen av besiktningsmännens inleverering till statsverket av uppburna avgifter ändras i vissa avseenden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göres till central chefsmyndighet för besiktningsväsendet. Inom varje län förordnas en besiktningsman till s. k. länsbesiktningsman med uppgift huvudsakligen att i visst avseende samarbeta med statspolisen vid dess fordonstillsyn samt att tillhandagå vederbörande myndigheter med utredningar och dylikt. Slutligen har föreslagits, att nya bestämmelser skola gälla i fråga om vikaries rätt till ersättning.

Jag anhåller till en början få redogöra för den första punkten i de sakkunnigas förslag till besiktningsorganisation, nämligen frågan om *besiktningsmännens antal*. Härom anföra de sakkunniga:

Besiktningsmännens antal hade under senare år successivt minskats icke obetydligt. Sålunda hade antalet år 1921 utgjort ej mindre än 143, år 1929 95 samt under fyraårsperioden 1931—1934 86. Att antalet kunnat nedgå på sådant sätt torde hava berott på, bland annat, den hastiga utveckling, som landets kommunikationer under senare tider undergått och som medfört, att långt avlägsna orter sammanbundits med andra genom goda förbindelser. Allmänhetens krav på att besiktningsmännen skulle vara placerade på relativt närbelägna orter hade härigenom icke blivit så framträdande. Vidare syntes till nämnda utveckling hava bidragit en strävan att i större utsträckning än tidigare söka förvandla besiktningsmannatjänsterna till huvudsysslor.

De sakkunniga hyste den uppfattningen, att besiktningsmännens antal alltjämt vore större än som kunde anses nödvändigt med hänsyn till omfattningen av de arbetsuppgifter, som åvilade dem. Bortsett från några av de mera arbetstunga besiktningsmännen syntes de allra flesta utan men för arbetsuppgifternas behöriga fullgörande säkerligen kunna åtaga sig en väsentligt ökad arbetsbörda. Med hänsyn såväl härtill som till det förhållandet, att besiktningsmännen enligt de sakkunnigas förslag komme att befrias från vissa arbetsuppgifter — periodiska efterbesiktningar för yrkesmässiga lastfordon samt fordon- och körskoleinspektion — utan att därvid

nya sådana i motsvarande utsträckning påfördes dem, hade de sakkunniga ansett nuvarande antal böra minskas icke obetydligt.

En minskning av antalet besiktningsmän innebure fördel ur statsfinansiell synpunkt, i det att inlevereringen till statsverket av uppbördsmedel steg till följd av större uppbörd av de kvarvarande besiktningsmännen. Vidare komme det stora flertalet besiktningsstjänster att utgöra huvudsysslor. Slutligen kunde framhållas, att vid ett färre antal besiktningsmän dels svårigheterna minskades att åstadkomma enhetliga principer vid besiktningsmannaverksamhetens utövande, dels och möjligheterna att öva tillsyn å besiktningsmännens verksamhet över huvud bleve större.

De sakkunniga hade uppgjort ett förslag till antal besiktningsmän inom de olika länen. Enligt förslaget skulle antalet minskas till 59. Vid förslaget's uppgörande hade hänsyn tagits i första hand till motorfordonsbeståndet i de olika länen den 31 december 1934 samt i andra hand till länens invånareantal och ytvidd. Vid den förordade minskningen komme antalet motorfordon i medeltal per besiktningsman att ökas med i runt tal 1,000 eller från 2,255 till 3,284. De sakkunniga funne icke sistnämnda antal för stort och ville till stöd härför framhålla, att redan enligt nuvarande ordning i vissa län föreläge medeltalssiffror icke obetydligt överstigande 3,284. Sålunda utgjorde för närvarande medeltalssiffran för Stockholm 4,037 samt för Göteborgs och Bohus län 4,254. Beträffande de fyra nordligaste länen komme, oaktat den föreslagna minskningen, medelantalet fordon per besiktningsman icke att i något fall överstiga 2,000.

Enligt de sakkunnigas mening syntes antalet besiktningsmän i några län kunna ytterligare minskas utöver vad de sakkunniga föreslagit, därest hänsyn endast toges till den arbetsbörda, som kunde förväntas komma att åvila besiktningsmännen därstädes. Exempelvis hade i Sveg och Vilhelmina förrättningsavgifterna under år 1934 uppgått till endast respektive 2,640 och 2,395 kronor. Med hänsyn emellertid till de olägenheter för allmänheten i form av mycket stora avstånd till närmaste besiktningsmans stationsort, som en indragning av tjänsterna i fråga kunde komma att medföra, hade de sakkunniga förutsatt, att tjänsterna bibehölles.

För att den föreslagna minskningen av antalet besiktningsstjänster skulle för allmänhetens vidkommande medföra minsta möjliga nackdelar, borde mottagningar av besiktningsmännen å andra orter än stationeringsorten alltjämt hållas i de fall, då verkligt behov av sådana kunde anses föreligga. I främsta rummet syntes därvid böra ifrågakomma mottagningar å sådana platser, där besiktningsman förut varit stationerad men till följd av förslaget's genomförande skulle indragas. Å andra sidan syntes ett betydande antal av de nuvarande mottagningarna kunna utan större men för allmänheten indragas.

Med hänsyn till att det måste anses obilligt, att en person, som anlitade en besiktningsman å en dennes mottagningsort, skulle erlägga högre avgift än den, som anlitade besiktningsmannen å dennes stationsort, föresloge de sakkunniga den ändringen i nu gällande bestämmelser, att en förhöjd förrättningsavgift icke finge uttagas å mottagningsorten. För beredande av ersättning till besiktningsmännen för de kostnader, som vore förenade med hållande av mottagningar utom stationsorterna, föresloge de sakkunniga, att visst belopp, förslagsvis högst 50,000 kronor, skulle varje år ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för att efter framställning av länsstyrelserna fördelas å de olika länen. Den sålunda till besiktningsmännen utgående ersättningen kunde emellertid ej betraktas såsom en merinkomst för dessa, då ersättningen avsåges skola motsvara besiktningsmännens utgifter för inställelser å mottagningsorterna, vilka utgifter nu täcktes genom förhöjda förrättningsavgifter.

Frågan om besiktningsmännens antal har bland de hörda myndigheterna varit föremål för delade meningar. Av de myndigheter, som direkt uttalat sig i frågan, hava följande i huvudsak givit sin anslutning till förslaget i nu förevarande del, nämligen överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Hallands, Göteborgs och Bohus, Örebro, Gävleborgs och Västernorrlands län, medan följande länsstyrelser uttalat sig i motsatt riktning eller ifrågasatt lämpligheten av de föreslagna indragningarna av besiktnings tjänster, nämligen länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kristianstads, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Västerbottens och Norrbottens län. Av sistnämnda länsstyrelser har länsstyrelsen i Kristianstads län avstyrkt de sakkunnigas förslag i dess helhet. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har för länets vidkommande hemställt, att besiktningsmännens antal måtte sättas till tre i stället för enligt förslaget två. Automobilbesiktningsmännens förening har vidare ansett den föreslagna minskningen vara för betydande.

Flera av de *länsstyrelser, som givit förslaget sin anslutning*, hava anført, att en minskning av antalet besiktningsmän visserligen kunde komma att för allmänheten medföra vissa olägenheter men att dessa i väsentlig del kunde bortelimineras genom hållande av mottagningar utom stationsorterna.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har därjämte till stöd för sin uppfattning framhållit, att enligt erfarenhet från länen mycket få personer brukade inställa sig vid besiktningsmännens mottagningar utom stationsorterna utan allmänheten syntes föredraga att uppsöka besiktningsmännen å deras stationsorter.

Länsstyrelsen i Kalmar län har anført, att en minskning av antalet besiktningsmän syntes kunna ske, då härigenom dels erhöles avsevärda fördelar ur statsfinansiell synpunkt och dels besiktningsmannatjänsterna, med den avlöning, som för dessa vore tilltänkt, borde kunna beräknas bli satta med fullt kvalificerade och av sin tjänst uteslutande upptagna personer, vilket för närvarande icke allestädes vore fallet.

Genom en minskning i antalet besiktningsmän vunnas, anför länsstyrelsen i Örebro län, att så gott som samtliga besiktningsmän komme att bli fullt upptagna av tjänsten.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser, att de föreslagna ändringarna i besiktningsmännens uppgifter icke komme att minska arbetsbördan för besiktningsmännen samt anför i sådant hänseende: En minskning av besiktningsmännens antal ansåge länsstyrelsen kunna ske. Detta borde dock ej ske i den utsträckning, att besiktningsmännens möjlighet att behörigen besörja tjänstegöromålen äventyrades. Länsstyrelsen befarade, att så skulle bli fallet inom länet, därest den av de sakkunniga föreslagna reduktionen genomfördes. De arbetsuppgifter, som efter omorganisationen i allmänhet skulle åvila en besiktningsman, torde enligt de sakkunniga, trots efterbesikningens slopande beträffande lastbilar i yrkesmässig trafik, icke kunna förväntas bli mindre omfattande utan i följd av, bland annat, det stegrade antalet eftersyner, komma att ökas. Därtill komme, att en av besiktningsmännen, länsbesiktningsmannen, iföljd av honom enligt förslaget ålagda åtskilliga göromål av speciell art, icke skulle odelat kunna ägna sig åt uppgiften att tillhandagå allmänheten vid körkortsprov, besiktningar m. m. Trots berörda förhållanden hade de sakkunniga likväl funnit sig böra föreslå endast två besiktningsmän för länet. Vad som sålunda föreslagits kunde länsstyrelsen icke biträda. Enligt länsstyrelsens bestämda övertygelse kunde

två besiktningsmän, därav en skulle vara länsbesiktningsman, icke medhinna att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina åligganden mot allmänheten och myndigheterna. Länsstyrelsen hemställde därför, att för länets del antalet besiktningsmän måtte sättas till tre.

I de yttranden, som gått i avstyrkande riktning, har i flera fall uttalats, att det vore att befara, att vid den föreslagna minskningen besiktningsmännen icke skulle medhinna att på ett nöjaktigt sätt fullgöra sina åligganden och att allmänhetens berättigade krav på besiktningsmannens lättillgänglighet icke bleve tillräckligt tillgodosedda. I anslutning till nu angivna synpunkter har länsstyrelsen i Västmanlands län hävdadt den meningen, att önskemålet att ur besiktningsavgifterna utvinna största möjliga behållning för statsverket borde sättas i andra rummet.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför: De sakkunnigas förslag innebure för Uppsala läns vidkommande, att allenast en besiktningsman skulle finnas. Genom en sådan anordning komme allmänhetens berättigade anspråk att utan oskälig tidsutdräkt komma i förbindelse med besiktningsman icke att bliva behörigen tillgodosedda. Avstånden bleve i många fall stora, och resorna särskilt för de många mindre bemedlade sökandena skulle ofta bli betungande. Det syntes också kunna med fog ifrågasättas, huruvida en besiktningsman skulle vara i stånd att nöjaktigt betjäna ett så stort område som Uppsala län i dess helhet. Besiktningsmannens arbete vore i stor utsträckning ett säsongarbete, och utan tvivel skulle allvarliga olägenheter uppkomma genom en allt för stor anhopning av arbete. Det måste dock anses vara en nödvändig förutsättning, om staten uppställde krav på vissa prov, att tillfälle att fullgöra proven vare sig det gällde personlig kompetens eller fordonens beskaffenhet bereddes utan onödig omgång eller kostnad. Allmänhetens intresse borde här gå före statens besparingsintresse.

Automobilbesiktningsmännens förening har anfört: Upprätthållandet av besiktningsinstitutionen måste betraktas som en säkerhetsåtgärd för samhället. Självfallet måste allmänheten underkasta sig härmed förenade kostnader och tidsspillan, och det låge därför i sakens natur, att den författningsenliga kontrollen borde ordnas så, att allmänhetens intressen i möjligaste mån tillgodosåges. Det vore därför nödvändigt, att såväl antalet besiktningsmän som deras stations- och mottagningsorter noggrant avvägdes, dels så att besiktningsman — utan intrång på noggrannheten — medhunnit honom åvilande förrättningar, dels så att allmänhetens färdvägar till förrättningsplatsen ej bleve alltför tidsödande. Ett studium av kartan, jämförd med den ökning av antalet förrättningar per besiktningsman, som skulle bliva följden, om indragning av stationsorter skedde enligt förslaget, gäve vid handen, att en så kraftig minskning av besiktningsmännens antal, som de sakkunniga föreslagit, icke kunde bliva lämplig.

I likhet med de sakkunniga finner jag nuvarande antal besiktningsmän kunna icke obetydligt minskas. Besiktningsmännen torde i flertalet fall icke vara fullt sysselsatta med de arbetsuppgifter, som nu åvila dem, utan i tämligen stor utsträckning kunna ägna sig åt andra sysslor vid sidan av tjänsten. Ur besiktningssynpunkt torde detta förhållande få anses vara mindre tillfredsställande. Därest besiktningsmannatjänsten såvitt möjligt göres till en verklig huvudsyssla för sin innehavare, så att den helt tager besiktningsmannens tid i anspråk, torde detta kunna väntas medföra en viss kvalitativ förbättring av arbetsresultatet. Såsom de sakkunniga framhållit torde en minskning av antalet besiktningsmän därjämte medföra den fördelen, att möjligheterna ökas såväl

Departements-
chefen.

att åstadkomma enhetliga principer vid besiktningsmannaverksamhetens utövande som att öva tillsyn å denna verksamhet över huvud. Därtill kommer, att statsverkets inkomster av besiktningsväsendet — som nu äro avsedda att motsvara utgifterna härför och i fortsättningen, enligt vad jag kommer att föreslå, skola beräknas täcka, förutom dessa utgifter, viss del av kostnaden för statspolisens trafiksäkerhetstjänst — äro direkt beroende av antalet besiktningsmän, då nämligen varje besiktningsman äger odelat behålla de uppburna avgifterna, så länge dessa hålla sig under visst belopp, och statsverkets andel beräknas först å avgifter, som tillkomma utöver nyssnämnda belopp. För statsverkets del bör det därför även ur denna synpunkt vara angeläget tillse, att antalet besiktningsmän icke överstiger det, som får anses nödvändigt för verksamhetens behöriga upprätthållande.

Enligt det av de sakkunniga uppgjorda förslaget skulle besiktningsmännens antal, som för år 1936 faststälts till 85, minskas till 59.

Åtskilliga länsstyrelser hava uttalat betänkligheter mot de föreslagna indragningarna och därvid framhållit, att de kvarvarande besiktningsmännens arbetsbördor skulle bliva så stor, att dessa i vissa fall icke nöjaktigt skulle kunna medhinna att utföra sina åligganden. Vidare har anförts, bland annat av automobilklubben och motormännens riksförbund, att ett minskat antal besiktningsmän skulle medföra olägenheter för allmänheten i form av långa avstånd till närmaste besiktningsman.

För egen del finner jag de uttalade betänkligheterna överdrivna. Svårigheter för besiktningsmannen att medhinna sina göromål torde möjligen kunna uppstå under vissa kortare tider av året, t. ex. under våren, då besiktningsmannens arbetsbördor ökas på grund av allmänhetens ökade inköp av motorfordon för sommarens behov samt större tillströmning av körkortsaspiranter. De olägenheter, som kunna uppstå för allmänheten på grund av en dylik säsongmässig ökning i besiktningsmannens arbetsbördor, synas emellertid kunna undvikas genom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken styrelse enligt vad jag tidigare i dag (sjätte huvudtiteln, punkten 3) föreslagit skulle bliva chefsmyndighet för besiktningsmännen, beredes möjlighet att på därom av besiktningsman gjord framställning förordna ett tillfälligt biträde åt denne. För dessa biträdens avlöning, vilken torde av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmas från fall till fall med hänsyn till föreliggande omständigheter, synes av anslaget till besiktning av motorfordon ett belopp av 10,000 kronor böra ställas till styrelsens förfogande. Vad angår de olägenheter, som förmodats uppstå för allmänheten genom förlängning av avstånden till besiktningsmännen, torde böra erinras om att den allmänhet, som tager besiktningsmännens tjänster i anspråk, i mycket stor utsträckning antingen har egna motorfordon eller ock disponerar dylika, varför avstånden icke torde behöva betyda alltför mycket. Erfarenheten har också givit vid handen, att besiktningsmännen på många håll anlitas i relativt liten utsträckning vid sina mottagningar utom stationsorterna och att allmänheten föredrager att uppsöka besiktningsmännen å deras stationsorter,

även om avstånden äro ganska betydande. För att emellertid reducera de olägenheter, som avstånden dock måhända i vissa fall kunna innebära, torde hållande av mottagningar utom stationsorten alltjämt böra äga rum, därvid i första hand böra ifrågakomma sådana orter, där besiktningsman förut varit stationerad men vid förslagets genomförande kommer att indragas.

Med hänsyn till det anförda finner jag mig kunna ge de sakkunnigas förslag till minskning av besiktningsmännens antal min anslutning.

De sakkunniga hava i samband med frågan om hållande av mottagningar å orter utom besiktningsmannens stationsort föreslagit viss ändring i dennes rätt till ersättning för härav föranledda kostnader. I likhet med de sakkunniga finner jag det lämpligt, att de särskilda tillägg till förrättnings-taxan, som besiktningsmannen efter länsstyrelsens fastställande äger av allmänheten uttaga vid förrättning utom stationsorten, bortfalla och att besiktningsmannen i stället beredes ersättning av statsverket för nyssnämnda kostnader. Mot de sakkunnigas förslag, att för ändamålet ett belopp av 50,000 kronor ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens disposition, har jag icke funnit anledning till erinran.

Rörande *besiktningsmännens tillsättning* hava de sakkunniga föreslagit, att besiktningsmännen, i likhet med vad för närvarande gäller i fråga om vägingenjörerna, skola förordnas av Kungl. Maj:t i stället för av länsstyrelserna sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, den nya centrala chefsmyndigheten för besiktningsväsendet, efter vederbörande länsstyrelses hörande avgivit förslag härutinnan. De sakkunniga motivera den föreslagna ändringen med att därigenom enhetliga principer kunna väntas vinna tillämpning vid besiktningsmännens rekrytering, vilket förhållande enligt de sakkunnigas mening äger stor betydelse för upprätthållandet av en hög nivå inom besiktningsmannakåren. För att, bland annat, bereda besiktningsmännen en något tryggare ställning hava de sakkunniga föreslagit, att förordnande-perioden i allmänhet utsträcker från nuvarande fyra år till sex år.

I fråga om vikarier för besiktningsmännen hava de sakkunniga föreslagit, att desamma skola förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förslaget att besiktningsmännen skola tillsättas av Kungl. Maj:t i stället för såsom nu är fallet av vederbörande länsstyrelse har föranlett erinran endast från tre länsstyrelser. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har sålunda — under framhållande av att ärendena om besiktningsmännens tillsättning icke vore av den vikt och betydenhet, att deras avgörande borde förbehållas Kungl. Maj:t — ifrågasatt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom central chefsmyndighet för besiktningsmännen borde anförtros befogenheten att meddela förordnanden. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* har ansett att något vägande skäl av de sakkunniga icke förebragts till stöd för att göra ändring i den i förevarande avseende nu gällande bestämmelsen, varjämte *länsstyrelsen i Västerbottens län* ifrågasatt, huruvida något vore att vinna på den föreslagna ändringen.

Beträffande vikarier för besiktningsmännen hava *länsstyrelserna i Kalmar, Älvsborgs, Skaraborgs och Värmlands län* förordnat, att de alltjämt förordnas av vederbörande länsstyrelse. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har emellertid ifrågasatt, att till vikarie skulle av länsstyrelse få förordnas endast annan besiktningsman eller person, som godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte *länsstyrelsen i Västmanlands län* förordnat, att vikarieförordnande, avseende en tid av högst en vecka, borde kunna meddelas av länsstyrelsen.

Departements-
chefen.

De sakkunnigas förslag, att besiktningsmännen skola tillsättas av Kungl. Maj:t i stället för av länsstyrelserna ävensom att förordnandeperioden i allmänhet utsträcker från fyra till sex år, har ej givit mig anledning till erinran. Såsom de sakkunniga framhållit torde en överflyttning å Kungl. Maj:t av besiktningsmännens tillsättning kunna medföra, att enhetliga principer därvid vinna tillämpning. Att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelserna tillsätta besiktningsmännen vore givetvis tänkbart, men detta synes dock mindre lämpligt med hänsyn till, bland annat, att nämnda myndigheter enligt det nya systemet skola vid sidan av varandra utöva tillsyn å besiktningsmännen och deras verksamhet.

För erhållande av fullt kvalificerade vikarier för besiktningsmännen synes det ändamålsenligt att vikariatsförordnandena meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som, enligt vad jag föreslagit, skulle vara chefsmyndighet för besiktningsmännen.

Beträffande *förrättningsavgifternas storlek* hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar i nu gällande taxa, vilka ändringar huvudsakligen hänföra sig till de periodiska efterbesiktningarna och eftersynerna. Sålunda har föreslagits, att avgiften för periodisk efterbesiktning skall i normalfallet utgå med 10 kronor för omnibus och 5 kronor för annat fordon i stället för nu gällande avgifter å 20 respektive 15 kronor. Skulle fordonet icke kunna godkännas vid uppvisandet utan ny undersökning vara erforderlig, skulle denna betinga samma avgifter som nu gälla för periodisk efterbesiktning. Eftersyner, som för närvarande äro avgiftsfria, skulle draga samma kostnader, som för närvarande gälla i fråga om första besiktning, d. v. s. för omnibus 20, för annan automobil 15 och för motorecykel 5 kronor. De sakkunniga hava vidare i förslaget till förrättningstaxa för besiktningsmännen intagit en uttrycklig bestämmelse om att varje nytt förrättningstillfälle skall draga ny kostnad enligt taxan. Då för närvarande dylik bestämmelse saknas, torde i åtskilliga fall besiktningsmännen icke uttaga ny avgift utan betrakta ett förnyat uppvisande som en fortsättning av den tidigare verkställda förrättningen.

Mot de av de sakkunniga föreslagna ändringarna i förrättningstaxan hava åtskilliga *länsstyrelser* haft erinringar att framställa. Särskilt har anmärkts, att en förhöjd avgift vid förnyad besiktning syntes mindre väl motiverad, då dels den nya besiktningen i regel torde komma att gälla endast konsta-

terandet, huruvida viss tidigare anmärkt brist avhjälppts, dels ock det skulle kunna göras gällande, att förrättningsmannen påfordrat förnyad besiktning endast för att kunna tillgodogöra sig nytt, högre arvode. Även har ifrågasatts, att avgiften för eftersyn i sin helhet borde tillfalla statsverket eller att denna avgift överhuvud ej borde utgå.

Automobilbesiktningsmännens förening har rörande taxan anfört:

Föreslagna avgifter för förordningsenliga förrättningar ansåge föreningen godtagbara utom beträffande efterbesiktning och eftersyn. Föreningen ansåge det nämligen vara oriktigt, att en efterbesiktning skulle vara belagd med lägre avgift än en eftersyn, dels på grund av att den förra vore förenad med mera arbete än den senare, dels därför att besiktningsmannen ställdes inför den mycket delikata uppgiften att avgöra, huruvida en viss detalj borde föranleda eftersyn förenad med en förhöjd avgift eller att låta nåd gå före rätt. Som detta senare icke vore önskvärt och med hänsyn till arbetsbördan, ansåge föreningen, att efterbesiktning borde beläggas med en avgift av 15 kronor (för omnibus 20 kronor och för motorcykel 5 kronor) och eftersyn med 5 kronor (för omnibus 10 kronor och för motorcykel 5 kronor). Föreningen anslöte sig till de sakkunnigas förslag, att undersökning, som skulle utföras på grund av anmodan av statspolisen, skulle beläggas med avgiften 15 kronor för automobil, 20 kronor för omnibus och 5 kronor för motorcykel.

Mot den princip, som ligger bakom de sakkunnigas förslag beträffande avgifterna för periodisk efterbesiktning och i samband därmed stående förnyad undersökning, nämligen att de fordonsägare, som på grund av vårdslöshet eller tredska eftersätta fordonsunderhållet, skola i högre grad än andra fordonsägare betungas med avgifter, torde visserligen i och för sig icke kunna resas någon invändning. I likhet med åtskilliga av de hörda myndigheterna ävensom automobilbesiktningsmännens förening anser jag emellertid vissa praktiska skäl tala mot förslaget om höjda avgifter vid ett förnyat uppvisande av fordonet. Sålunda torde i det övervägande antalet fall den första undersökningen vara för besiktningsmannen förenad med betydligt större besvär och tidsspillan än det andra uppvisandet, vid vilket senare tillfälle i allmänhet torde behöva undersökas endast huruvida tidigare anmärkta fel avhjälppts. Vidare kan det föreslagna systemet lätt leda till att förhållandet mellan besiktningsmannen och allmänheten blir mindre gott, i det att allmänheten kan få den uppfattningen, att underkännandet av ett fordon föranledes icke av verkliga sakskäl utan av en önskan från besiktningsmannens sida att tillförsäkra sig ett höjt arvode. För att icke bliva utsatt för dylik misstanke torde besiktningsmannen i tveksamma fall mången gång komma att underlåta att giva föreläggande om ny inställelse, något som ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vore tillfredsställande. Med hänsyn till nu angivna synpunkter torde därför vid alla avgiftsbelagda efterbesiktningar avgiften böra utgå efter enahanda grunder. Då nuvarande avgifter för periodisk efterbesiktning synas kunna undergå någon jämkning nedåt, vill jag emellertid förorda, att ifrågavarande avgifter bestämmas till för omnibus 15 kronor och för annat fordon 10 kronor.

Departementa-
chefen.

Vad här anförts gentemot de sakkunnigas förslag om avgifterna för de periodiska efterbesiktningarna torde i huvudsak äga tillämpning jämväl å förslaget, att besiktningsman skall vara skyldig uttaga avgift för varje särskilt förrättningsfall. Då det nu tillämpade systemet, innebärande en rätt men ej en skyldighet för besiktningsmannen att uttaga ny avgift, torde vara smidigare och mera ändamålsenligt, vill jag förorda, att detsamma bibehållas. Jag förutsätter emellertid därvid, såväl ur synpunkten, att ny avgift kan äga viss betydelse för framtvingandet av ett gott fordonsunderhåll, som med hänsyn till statens intresse, att i de fall, då underkännandet av ett fordon uppenbarligen får tillskrivas vårdslöshet eller liknöjdhet hos ägaren till fordonet, ny avgift uttages för den förnyade förrättningen.

Förslaget att eftersyn — d. v. s. besiktning med anledning av föreläggande på grund av vid flygande besiktning å fordonet anträffat fel — bör vara avgiftsbelagd, till vilket förslag de hörda myndigheterna i stort sett anslutit sig, finner jag mig böra biträda såsom ägnat att medföra goda verkningar för fordonsunderhållet. Vidare synes avgiften motiverad med hänsyn till att, därest vad jag i enlighet med de sakkunniga ämnar föreslå vinner bifall, straffansvar icke alltid skall behöva inträda i anledning av en i och för sig berättigad anmärkning rörande fordonsunderhållet från statspolisens sida. Mot de av de sakkunniga härutinnan föreslagna beloppen har jag intet att erinra.

I fråga om av de sakkunniga framlagt förslag om införande av viss *kontroll rörande besiktningsmännens uppbörd och redovisning* vill jag hänvisa till vad jag förut i dag anført vid behandlingen av anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De sakkunniga hava framlagt en beräkning beträffande det belopp, vartill *uppbörden inom besiktningsväsendet* enligt förslaget kan beräknas uppgå. I fråga om samtliga förrättningar med undantag av eftersyner grundar sig beräkningen på det antal förrättningar, som ägt rum år 1934. Vad däremot angår antalet eftersyner har beräkningen måst bygga på antaganden, på grund varav resultatet av densamma, såsom de sakkunniga framhållit, givetvis kan bli föremål för delade meningar. Vid uppskattningen av sistnämnda antal har tagits som utgångspunkt det antal förrättningar, omkring 7,200, som under år 1934 ägt rum på grund av givna förelägganden i samband med flygande besiktning och fordonsinspektion.

Med framhållande av att skärpningen av statspolisens tillsyn över vägtrafiken och avskaffandet av de periodiska efterbesiktningarna för yrkesmässiga lastfordon äro omständigheter, som måste antagas verka till höjning av antalet eftersyner, hava de sakkunniga på skäl i övrigt, beträffande vilka jag torde få hänvisa till handlingarna, ansett antalet årliga eftersyner kunna beräknas till i runt tal 8 procent av hela motorfordonsbeståndet, motsvarande mellan 15,000 och 16,000 eftersyner. Detta antal utgör något mer än dubbla nuvarande antalet eftersyner. Enligt de sakkunnigas mening torde det beräknade antalet få anses tämligen lågt och sannolikt under de

närmaste åren komma att överskridas. De sakkunniga hava vid beräkningen av besiktningsmännens blivande uppbörd dock icke velat utgå från ett högre antal, enär de räknat med att den utökade fordonskontrollen genom statspolisen, sedan den fått verka några år, kommer att medföra en högst avsevärd förbättring av fordonsunderhållet med påföljd, att antalet eftersyner därmed också minskas.

De sakkunniga hava i en tabell, beträffande vilken jag torde få hänvisa till handlingarna, sammanställt de förrättningsavgifter, som i de olika länen kunna beräknas uppbäras av de föreslagna 59 besiktningsmännen. Enligt beräkningarna skulle sammanlagda uppbörden komma att uppgå till 1,013,000 kronor mot 1,130,000 kronor under år 1934. På grund av den föreslagna minskningen i besiktningsmännens antal skulle emellertid medeluppbörden länsvis räknat komma att med undantag för tre län ligga över — i vissa fall till och med högst avsevärt — motsvarande medeluppbörd under år 1934. För samtliga besiktningsmän skulle medeluppbörden enligt förslaget utgöra omkring 17,000 kronor, medan motsvarande siffra för år 1934 uppgick till endast omkring 13,000 kronor.

De sakkunniga övergå härefter till frågan om *grunderna för inlevereringen till statsverket*, vilken fråga innefattar jämväl *villkoren för besiktningsmännens avlöning*. De anföra härom:

Med hänsyn till att besiktningsmännens ekonomiska förhållanden, därest nuvarande grunder för inlevereringen till statsverket bibehölles, i de allra flesta fallen skulle komma att vid den beräknade uppbörden ställa sig avsevärt gynnsammare än tidigare, samt, såsom förut framhållits, besiktningsmännens nuvarande löneförmåner torde, såvitt fråga är om besiktningsmän med relativt hög uppbörd, få anses väl förmånliga, hava de sakkunniga ansett, att en jämkning i nämnda grunder bör utan men för besiktningsmannakårens rekrytering kunna äga rum. På grund härav föreslås, att den övre gräns för uppbörden, efter vilken tre fjärdedelar av förrättningsavgifterna skola inlevereras till statsverket, sänkes från nuvarande 20,000 kronor till 15,000 kronor. Vidare anse de sakkunniga beträffande den gräns, inom vilken besiktningsmannen för närvarande äger behålla samtliga uppburna avgifter, eller 10,000 kronor, en reducering med omkring 1,000 kronor jämväl vara motiverad. Med hänsyn till att för närvarande realinkomsten för besiktningsmän med i stort samma uppbördssummor kan variera icke obetydligt på grund av levnadskostnadernas olika höjd i skilda delar av landet, hava de sakkunniga emellertid ansett sig icke böra föreslå en allmän minskning med nu ifrågavarande belopp utan förordnat, att olika grunder för inlevereringen till statsverket böra gälla, beroende på till vilken dyrortsgrupp besiktningsmannens stationsort är att hänföra. De sju olika dyrortsgrupper A—G, i vilka landet för närvarande är indelat, föreslå de sakkunniga för större enkelhets skull sammanförda till tre grupper på så sätt, att till första gruppen hänföras ortsgrupperna A—C, till den andra ortsgrupperna D och E samt till den tredje ortsgrupperna F och G. För den första gruppen föreslås gränsen, inom vilken hela uppbördssumman får av besiktningsmannen behållas, skola utgöra 8,000 kronor, för den andra gruppen 9,000 kronor samt slutligen för den tredje gruppen 10,000 kronor. En sammanställning av de 59 stationsorternas fördelning mellan de tre grupperna torde, såvitt de sakkunniga kunna bedöma, komma att med nu gällande dyr-

ortsgruppering te sig på följande sätt: A + B + C-gruppen 8, D + E-gruppen 22 och F + G-gruppen 29. Upplysningsvis må här omnämnas, att icke någon stationsort för närvarande tillhör dyrortsgruppen A.

I en särskild tabell, beträffande vilken jag jämväl torde få hänvisa till handlingarna, hava de sakkunniga gjort en sammanställning av det sannolika ekonomiska utfallet av den föreslagna ordningen. Av tabellen inhämtas, att medelbehållningen för de föreslagna 59 besiktningsmännen beräknats uppgå till 12,034 kronor. Länsvis sett återfinnes den högsta medelbehållningen i Stockholms län, 15,400 kronor, och den lägsta i Jämtlands län, 7,350 kronor. Endast i fem län, nämligen Gotlands, Örebro, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län beräknas medelbehållningen understiga 10,000 kronor. De sakkunniga hava uppdragit en jämförelse mellan de behållna inkomstförmånerna å de 59 besiktningsstjänsterna enligt förslaget och 1934 års behållna inkomst å de 59 nuvarande tjänster, vilka kunna beräknas komma att jämväl i fortsättningen bibehållas. I båda fallen har från inkomsten dragits kostnaden för vikarie. I förra fallet har därvid räknats med vikariatsförordnande en månad, vilket i enlighet med vad de sakkunniga i annat sammanhang föreslagit skulle för en besiktningsman med medelinkomsten 12,030 kronor innebära en utgift av i runt tal 500 kronor. I senare fallet hava de verkliga, av besiktningsmännen uppgivna vikariatskostnaderna under år 1934 legat till grund för avdraget. Jämförelsen utvisar, att medelbehållningen efter nu angivet avdrag enligt förslaget skulle utgöra 11,530 kronor mot under år 1934 11,320 kronor.

De sakkunniga hava härefter anført följande:

Det hade tidigare framhållits, att de löneförmåner, som för närvarande tillkomme besiktningsmän med relativt hög uppbörd, finge anses vara väl förmånliga. Av nyssnämnda tabell (kol. 5) framginge, att förslaget kunde väntas medföra en viss utjämning mellan de olika länen av besiktningsmännens behållna andelar av förrättningsavgifterna, i det att de nu förekommande högsta medelbehållningarna komme att reduceras ganska avsevärt. Vidare kunde beräknas, att åtskilliga av de lägre medelbehållningarna, tillhörande gruppen 8,000—11,000 kronor, komme att undergå en viss höjning. Sålunda komme i tolv län mot tidigare fem medelbehållningen att ligga mellan 11,000 och 13,000 kronor. De sakkunniga funne den sålunda vunna utjämningen vara en fördel hos förslaget.

De sakkunniga fortsätta:

Besiktningsmännens medelbehållning enligt förslaget skulle, därest besiktningsmännen hava vikarie förordnad under en månad av året, enligt vad nyss sagts uppgå till 11,530 kronor eller omkring 200 kronor mer än 1934 års medelbehållning för de 59 besiktningsmän, som kunna beräknas bibehållas. Vid en jämförelse mellan besiktningsmännens ställning i lönehänseende enligt å ena sidan förslaget samt å andra sidan nuvarande ordning bör emellertid erinras om att de sakkunniga föreslagit, att det samtliga besiktningsmän för närvarande tillkommande fasta arvodet av 300 kronor för år för flygande besiktning skall bortfalla liksom även det till flertalet besiktningsmän utgående arvodet för fordons- och körskoleinspektion, för närvarande uppgående till sammanlagt 75,000 kronor. De sakkunniga hava

visserligen föreslagit, att länsbesiktningsmännen skola i denna sin egenskap erhålla särskild ersättning med 1,000 kronor årligen, varjämte de besiktningsmän, som förordnas handhåva statspolisernas utbildning för fordonstillsynen, föreslagits skola härför uppbära viss ersättning. Även om nu angivna ersättningar skulle jämnt fördelas å de 59 besiktningsmännen, skulle emellertid ändock förenämnda inkomstminskning medföra, att besiktningsmännens löneinkomster enligt de sakkunnigas förslag komme att med omkring 500 kronor understiga deras nuvarande medelinkomst. Vidare må i detta sammanhang icke bortses från det förhållandet, att de kvarvarande 59 besiktningsmännen komma att i flertalet fall få en högst avsevärt ökad arbetsbörda.

De sakkunniga finna den beräknade medelbehållningen 11,530 kronor vara skälig och icke böra genom ytterligare skärpta bestämmelser rörande inlevereringen till statsverket sänkas. Vid bedömandet av skäligheten av besiktningsmännens beräknade medelbehållning måste nämligen, bland annat, strängt hållas i minnet, att nämnda behållning icke utgör någon nettoinkomst. Från behållningen bör sålunda till en början dragas kostnaderna för tjänstens upprätthållande. Enligt besiktningsmännens egna uppgifter hava kostnaderna härför under år 1934 uppgått till i medeltal omkring 3,000 kronor. På grund av de i förhållande till uppbördssummornas storlek i hög grad skiftande kostnadsbelopp, som uppgivits av de olika besiktningsmännen, torde det givetvis vara vanskligt att draga några säkra slutsatser rörande de kostnader, som i allmänhet kunna anses verkligen erforderliga för tjänstens upprätthållande. Det torde emellertid böra erinras om att kostnaderna för hållande av bil, vilka uppgivits av flertalet besiktningsmän, upptagits till omkring 1,200 kronor i medeltal. Då i instruktionen för besiktningsmännen är föreskrivit, bland annat, att besiktningsman skall äga vana och skicklighet vid körning med motorfordon samt det för besiktningsmannaarbetets rätta utövande får anses vara av vikt, att besiktningsmannen själv är ägare av bil, anse de sakkunniga, att bilkostnaderna — åtminstone till viss del — böra få inräknas bland de nödvändiga kostnaderna för tjänstens upprätthållande.

Vid bedömandet av skäligheten av besiktningsmännens löneförmåner bör hänsyn tagas till osäkerheten i besiktningsmännens anställningsvillkor samt det förhållandet, att besiktningsmännen sakna pensionsförmåner. En självpensionering under 30 tjänsteår, åsyftande en årlig pension av 5,000 kronor efter fyllda 65 år, drager enligt inhämtade uppgifter en årlig kostnad av omkring 940 kronor.

De sakkunniga vilja i fråga om besiktningsmännens inkomster slutligen framhålla, att, därest efter några års erfarenhet rörande den nu föreslagna ordningen det skulle visa sig, att de sakkunnigas beräkningar rörande besiktningsmännens uppbörd skulle i någon betydande grad avvika från verkliga förhållandena, en jämkning av grunderna för inlevereringen till statsverket i ena eller andra riktningen utan några större svårigheter kan och bör komma till stånd.

I fråga om det föreslagna lönesystemets verkningar för statsverkets vidkommande torde detsamma enligt de sakkunniga komma att innebära betydande ekonomiska fördelar. Sammanlagda inlevereringen har beräknats till i runt tal 303,000 kronor, innebärande i jämförelse med nuvarande inleverering en ökning av omkring 172,000 kronor. Då de sakkunniga, såsom av det följande framgår, föreslagit, att vikariers uppbörd alltid skall inräknas i den ordinarie besiktningsmannens uppbörd, skulle vikariatsförordnanden icke minska sistnämnda belopp.

Statsverkets nettoinkomst å besiktningsväsendet kunde, fortsätta de sakkunniga, med utgångspunkt från ett inlevererat belopp av i runt tal 303,000 kronor väntas uppgå till 223,900 kronor. Av det förstnämnda beloppet skulle nämligen enligt de sakkunnigas förslag bestridas följande utgifter: arvoden till länsbesiktningsmännen 24,000 kronor, arvoden till föreståndarna för besiktningsmyndigheterna, 1,100 kronor, resekostnads- och traktamentsersättningar för mottagningar utom stationsorterna, 50,000 kronor, samt arvoden för utbildning av statspoliserna i motorfordonskunskap, 4,000 kronor, eller tillhopa 79,100 kronor.

De sakkunniga hava härefter anført:

Den omständigheten, att besiktningsväsendet, så anordnat som de sakkunniga föreslagit, kan beräknas för statsverkets del bliva en förhållandevis god inkomstkälla, kommer måhända från vissa håll att anföras till stöd för den meningen, att de grunder, på vilka förslaget bygger, principiellt äro felaktiga. Med visst fog kan givetvis framhållas, att besiktningsväsendets inkomster icke böra vara större, än att utgifterna för detsamma täckas, samt att, i den mån det visar sig, att inkomsterna överstiga utgifterna med större belopp än som motsvarar en skälig säkerhetsmarginal, allmänhetens avgifter för förrättningar böra i motsvarande grad sänkas.

Med hänsyn till den ståndpunkt, som de sakkunniga enligt det följande intagit i fråga om finansieringen av kostnaderna för statspolisens utökning, nämligen att desamma böra bäras av motortrafiken, finna de sakkunniga det vara en styrka hos förslaget, därest grunderna för beräkningen av inkomster av och utgifter för besiktningsväsendet äro så avpassade, att utan oskäligt betungande av allmänheten ett överskott uppstår å besiktningsverksamheten, vilket kan tagas i anspråk för bestridande till viss del av kostnaderna för statspolisens utökning.

I detta sammanhang må även framhållas att, därest man ser till motorfordonsbeståndets samlade utgifter, desamma enligt de sakkunnigas förslag trots en ökad behållning för statsverket torde komma att i jämförelse med nuvarande ordning minskas dels med omkring 150,000 kronor genom nedsättning av de periodiska efterbesiktningsavgifterna för de yrkesmässiga personfordonen från för omnibusarna 20 till 10 kronor samt för personfordonen 15 till 5 kronor, dels ock med omkring 195,000 kronor genom nämnda besiktningsars avskaffande för de yrkesmässiga lastfordonen, eller sålunda sammanlagt 345,000 kronor.

Beträffande de hörda myndigheternas inställning till de sakkunnigas förslag i nu förevarande hänseenden må här anföras.

I fråga om själva det avlöningssystem, å vilket de sakkunnigas förslag bygger, hava invändningar framförts endast från länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Skaraborgs och Jämtlands län, vilka förordat ett avlöningssystem med fasta arvoden. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har här-om anført:

Länsstyrelsen hade tidigare vid olika tillfällen framhållit som önskvärt, att samtliga avgifter för automobilbesiktning och prov för erhållande av körkort indroges till statsverket och att besiktningsmännen i stället avlönades med fasta men med vissa års mellanrum reglerade arvoden, avpassade i förhållande till den arbetsbörda, som uppdraget på skilda orter medförde. Med en dylik anordning förmenade länsstyrelsen, att man utan svårighet borde kunna reglera även ersättningen till vikarie för besiktningsman vid

semester eller tjänstledighet. Den sålunda intagna ståndpunkten ansåge sig länsstyrelsen böra vidhålla, då de sakkunniga knappast tillräckligt motiverat sin mening, att vägen med fasta arvoden icke vore framkomlig.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har anfört följande:

Länsstyrelsen kan icke annat än finna den nu tillämpade avlöningsformen med årsredovisning otillfredsställande. Då man måste räkna med att besiktningstjänsterna bliva stadigvarande, synes det knappast finnas tillräcklig anledning att beträffande dessa tjänster tillämpa en avlöningsform, som helt avviker från vad som gäller för andra statstjänster. Länsstyrelsen får därför förorda en undersökning, huruvida icke arvoden till besiktningsmännen kunna förändras till fasta årsarvoden, sätta i relation till det arbete, som kan beräknas vara förenat med tjänsterna i de särskilda distrikten, eventuellt utgående med lägre belopp och med provision å vad som kan inflyta i tjänsten utöver det fasta arvodet.

De föreslagna grunderna för beräkningen av besiktningsmännens arvoden hava från flertalet håll lämnats utan erinran. *Överståthållarämbetet* har uttalat, att ämbetet i likhet med de sakkunniga funnit besiktningsmännens nuvarande löneförmåner i stort sett väl höga samt att det torde vara en fördel, att de föreslagna grunderna kunde beräknas medföra en utjämning av besiktningsmännens inkomster. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* har också direkt uttalat, att den ansåge vissa jämkningar i nuvarande arvodesgrunder befogade, varjämte *länsstyrelsen i Blekinge län* funnit de föreslagna ändringarna i alla avseenden välgrundade.

I anslutning till sitt förordande av fasta arvoden för besiktningsmännen har *länsstyrelsen i Skaraborgs län* anfört, att besiktningsmännens föreslagna löneförmåner finge anses i och för sig för högt tilltagna. Ett arvode, motsvarande avlöning i förslagsvis löneklass 24 med viss differentiering efter dyrtorrt kunna vara skäligt under förutsättning, att besiktningsmannen tilldelades visst årligt belopp i ersättning för kontorskostnader samt berättigades till rese- och traktamentsersättning. Jämväl *länsstyrelsen i Hallands län* har funnit de föreslagna grunderna för högt tilltagna samt därom anfört:

För besiktningsmännen i Stockholms län exempelvis har den del av uppburna avgifter, som besiktningsman skulle få behålla, av de sakkunnige beräknats till 15,400 kronor. Till huru stort belopp utgifterna för tjänstens upprätthållande rätteligen böra beräknas för en i Stockholm stationerad besiktningsman, kan visserligen i saknad av utredning härom ej nu angivas. Om man emellertid antager desamma uppgå till något över 3,000 kronor, torde man icke taga alltför mycket fel. Härvid förutsättes, att bland utgifterna för tjänstens upprätthållande icke bör upptagas något belopp, motsvarande kostnad för hållande av automobil, enär sådan icke erfordras i tjänsten, i det att besiktningsmannen under tjänsteutövningen torde hava tillräckligt tillfälle att föra motorfordon i den utsträckning, som erfordras för bibehållande av den färdighet i automobilkörning, som bör krävas för erhållande av förordnande att vara besiktningsman. Ligger man till nämnda utgifter för tjänstens upprätthållande den i betänkandet angivna kostnaden för självpensionering å 940 kronor, kommer man till ett utgiftsbelopp av omkring 4,000 kronor, vadan alltså skulle återstå en behållen inkomst för en besiktningsman i Stockholms län av omkring 11,400 kronor, motsvarande avlöningen för kansliråd i näst högsta löneklassen, oberäknat den sistnämnde

tillkommande dyrtidstillägg av för närvarande 840 kronor. En så hög inkomst för en automobilbesiktningsman står icke i rimligt förhållande till arten av hans arbetsuppgifter. En viss gräns synes böra fastställas, vilken av besiktningsman behållna avgifter icke må överstiga. Denna gräns synes lämpligen kunna sättas till exempelvis avlöningen i 27:e löneklassen med tillägg av ett för varje dyrortsgrupp fastställt belopp, motsvarande dels utgifterna för tjänstens upprätthållande, bestående av lokalhyra, avlöning för ett kontorsbiträde samt kostnad för städning och telefon, och dels kostnaden för självpensionering, 940 kronor. Bland de i utgifterna för tjänstens upprätthållande ingående posterna torde lokalhyran vara den inom de olika dyrortsgrupperna mest växlande; att till ett skäligt belopp fastställa tillägget med hänsyn till bl. a. berörda utgifter torde emellertid icke vara omöjligt. Vid avvägande av avlöningen torde även böra tagas i betraktande, att besiktningsmännen torde hava en icke oväsentlig inkomst av uppdrag att vara körkortsökandes kommissionär hos vederbörande länsstyrelse. Dessutom skulle enligt förslaget särskild ersättning tillkomma de besiktningsmän, som bleve förordnade att handhåva statspolisens utbildning för motorfordons-tillsynen. Om den av de sakkunniga föreslagna länsbesiktningsmannainstitutionen skall komma till stånd, torde även böra tagas hänsyn till det tillägg i löneförmånerna, som det föreslagna länsbesiktningsmannaarvodet kommer att utgöra för de besiktningsmän, som förordnas till länsbesiktningsmän.

Av de hörda myndigheterna hava länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län, Värmlands län och Kopparbergs län funnit de föreslagna grunderna vara för besiktningsmännen i stort sett väl oförmånliga.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför:

Skulle ersättningsfrågan befinnas alltför svårlöst enligt ett system med fasta arvoden, synes under alla förhållanden anledning föreligga till vissa erinringar mot de sakkunnigas försök att ordna ersättningsfrågan.

Något, som förefaller länsstyrelsen anmärkningsvärt, är att de sakkunnigas förslag väl starkt beskär de mest anlitade besiktningsmännens inkomstmöjligheter och att tillbörlig hänsyn icke tagits till de omkostnader i form av hyror, avlöningar till biträden m. m., som för dessa äro ofrånkomliga. Genom dessa förhållanden och då dylika utgifter i de större städerna med deras i regel mycket höga levnadsomkostnader äro särskilt dryga, har förslaget enligt länsstyrelsens mening kommit att obehörigt gynna de i mindre orter stationerade och med besiktningsuppdrag mindre sysselsatta besiktningsmännen på de övrigas bekostnad. I stort sett är de sakkunnigas inkomstförslag baserat på uträknad medelinkomst för hela besiktningsmannakåren, ett förhållande, som knappast kunnat leda till fullt rättvisa resultat.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anför:

Det är av stor betydelse, att besiktningskåren hålles på en hög nivå och att befattningen utgör huvudsyssla för innehavaren. Sedan från den beräknade medelbehållningen 11,530 kronor avdragits kostnaderna för tjänstens upprätthållande och självpensionering, torde nettot kunna i runt tal beräknas till 8,000 kronor, ett för lågt belopp med hänsyn till de krav i fråga om kvalifikationer, som ställas på besiktningsmannen, och hans osäkra ställning.

Automobilbesiktningsmännens förening, som i nu förevarande avseende hemställt, att besiktningsmännens löneförmåner måtte beräknas i huvudsaklig

överensstämmelse med de grunder, som nyligen fastställts att gälla för justerare av mått och vikt, har anfört:

Såväl tjänsten i och för sig liksom även allmänheten torde av en besiktningsman fordra, att han har telefon och en för sitt arbete lämpad lokal. I många fall måste han även såväl för skrivarbeten som telefonpassning, då han t. ex. har mottagning på annan ort, vara tvingad att anställa kontorsbiträden. Tjänstens riktiga handhavande kräver, att hans kontorsorganisation är avpassad på sådant sätt, att allmänheten även under rusningsperioder blir betjänad utan onödig tidsutdräkt. Besiktningsmannen måste därför ikläda sig ganska avsevärda fasta kostnader, vars storlek är helt oberoende av om uppbörden skulle sjunka avsevärt under det beräknade maximalvärdet. På grund härav anser föreningen det obilligt, att besiktningsmannen av sin behållna andel skall betala omkostnaderna. Riktigare vore, att visst avdrag härför finge göras å bruttouppbörden, innan den behållna andelen uträknades.

Då år 1935 för justerarna av mått och vikt fastställts beräkningsgrund för behållen uppbörd och besiktningsmännens uppbördssätt är lika med de förstnämndas, synes det billigt, att beräkningsgrunderna i princip bli de samma. Besiktningsmännen synas nämligen hava minst lika omfattande behov av skrivbiträden, kontorslokaler, telefoner och skrivmaterialier m. m. som justerarna. Härtill kommer, vilket ock de sakkunniga understrukt, att besiktningsman bör innehava bil. Vidare må anföras att den utbildning och erfarenhet, som en besiktningsman måste besitta för att tillfredsställande kunna sköta sitt yrke, måste vara minst lika stora som en justerares. Det torde dessutom icke vara förmätet att påstå, att besiktningsmannatjänsten är både psykiskt (körkortsprov) och fysiskt (utearbete i ur och skur) mera krävande än justerarnas. Beklädnadskontot torde även bli avsevärt högre. Slutligen må framhållas att, enligt inhämtade upplysningar, justerarna i regel få stå kvar i tjänst intill sitt sjuttionde levnadsår, under det att besiktningsmännens maximialder satts till det sextiofemte. Besiktningsmännen pensioneras i likhet med justerarna ej av staten.

På grund härav föreslås att samma principer beträffande redovisningen av besiktningsmännens uppbörd som för justerarna måtte bli fastställda med undantag av att besiktningsman måtte äga rätt till 20 procents avdrag å bruttot i stället för för justerarna gällande 15 procent samt att restitutionsgränsen 10,000 kronor höjes till 12,000 kronor. Ökningen med 5 procents avdrag å bruttot avses som bidrag till tjänstebil. Föreningen anser nämligen på samma grunder som de sakkunniga, att det måste få betraktas vara fullt i sin ordning, att besiktningsman är innehavare av automobil för att kunna vara i tillfälle vidmakthålla sina kunskaper i körning och hålla sig som god föregångsman inom allt som rör trafiken. Detta bliver emellertid omöjligt för honom, om ej särskilt bidrag utgår till automobil.

Föreningen föreslår därför följande beräkningsgrunder för vad besiktningsman skall hava rätt räkna sig till godo.

Från den totala uppbörden av uppburna taxebelagda avgifter avdragas: 20 procent, varav 15 procent som gottgörelse för besiktningsmans omkostnader och 5 procent som bidrag för tjänstebil;

arvode till vikarie under besiktningsmans semester eller under tid som besiktningsman åtnjutit tjänstledighet på grund av behörigen styrkt sjukdom eller för fullgörandet av offentligt uppdrag, beräknat förslagsvis till 200—600 kronor per månad, beroende på den totala uppbörden, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner lämpligt bestämma.

Av vad därefter återstår äger besiktningsman som eget arvode behålla:

a) då redovisning avser hela kalenderåret:

hela den del, som icke överstiger 8,000 kronor, hälften av den del, som överstiger 8,000 men icke 12,000 kronor, och en fjärdedel av den del, som överstiger 12,000 kronor;

b) då redovisning avser endast del av kalenderåret:

andelar, beräknade på sätt under a) sägs efter jämkning av beloppen å 8,000 och 12,000 kronor i förhållande till den del av året som är i fråga.

Departements-
chefen.

Att uppgöra en någorlunda tillförlitlig beräkning av storleken av besiktningsmännens blivande uppbörd är givetvis förenat med vissa vanskligheter, beroende framför allt på svårigheten att bedöma, i vilken omfattning eftersynen kunna komma att äga rum. Deras antal har av de sakkunniga beräknats till något mer än 15,000 årligen, motsvarande eftersyn för i runt tal 8 procent av hela fordonsbeståndet och något mera än dubbla antalet eftersynen under år 1934. Med hänsyn till att fordon i yrkesmässig godstrafik äro avsedda att undantagas från periodisk efterbesiktning och då flygande besiktning hittills bedrivits i endast relativt ringa omfattning, torde de sakkunnigas uppskattning knappast vara för hög utan bör kunna läggas till grund för vidare beräkningar.

Vad angår de sakkunnigas beräkningar i övrigt rörande uppbörden hava desamma ej givit mig anledning till erinran i annan mån, än att sammanlagda förrättningssumman torde böra beräknas ökad med omkring 78,500 kronor till cirka 1,090,000 kronor beroende på den av mig föreslagna ändringen i de sakkunnigas förslag till avgifter för periodisk efterbesiktning. Medeluppbörden för de 59 besiktningsmännen skulle härigenom komma att uppgå till omkring 18,500 kronor.

Varken de sakkunniga eller, med undantag av tre länsstyrelser, de hörda myndigheterna hava föreslagit någon ändring i det system, varå besiktningsmännens avlöning bygger. De sakkunniga hava upplyst, att de övervägt ett system med helt eller delvis fasta arvoden men att de icke velat förorda ett dylikt med hänsyn till de svårigheter, som härav skulle följa bland annat ur synpunkten att anpassa löneförmånerna å varje befattning till omfattningen av de med tjänsterna förbundna åliggandena. I likhet med länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Skaraborgs län hyser jag visserligen den uppfattningen, att inga avgörande olägenheter behöva befaras vara förenade med ett system, innebärande helt eller delvis fasta arvoden, men då även det nuvarande systemet med de ändringar och jämkningar däri, som jag ämnar föreslå, synes böra kunna fungera tillfredsställande, och då någon tids erfarenhet av den nu föreslagna besiktningsorganisationen synes böra avvaktas, innan lämpligheten av en ändring i lönesystemet tages under övervägande, saknar jag anledning att för närvarande upptaga frågan härom.

De sakkunnigas förslag, att vid beräkningen av den del av avgifterna, som besiktningsmannen äger behålla, viss hänsyn skall tagas till den dyr-

ortsgrupp, som besiktningsmannens stationsort tillhör, anser jag välgrundat och finner mig därför böra biträda detsamma.

Vad därefter angår besiktningsmännens ställning i lönehänseende delar jag de sakkunnigas mening, att deras nuvarande lönevillkor i allmänhet få anses väl förmånliga i förhållande till såväl arbetets art och omfattning som avlöningsförmånerna för jämförliga befattningshavare i annan stats-tjänst. Enligt instruktionen för besiktningsmännen erfordras för att ifrågakomma till förordnande som besiktningsman endast, att vederbörande genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordonens konstruktion och skötsel. Även efter en viss sänkning av besiktningsmännens nuvarande lönevillkor torde sålunda tillräckligt kvalificerade och i övrigt lämpliga personer kunna påräknas för ifrågavarande tjänster. Enligt de av de sakkunniga föreslagna grunderna skulle besiktningsmännens medelbehållning, efter avdrag för vikariatskostnad under en månad, komma att uppgå till omkring 11,500 kronor, d. v. s. endast omkring 500 kronor mindre än medelbehållningen under år 1934, arvoden för flygande besiktning samt fordons- och körskoletillsyn inräknade, å de 59 besiktningstjänster, som antagits komma att bibehållas. Den enligt de grunder, som av de sakkunniga föreslagits, beräkneliga medelinkomsten torde emellertid böra ytterligare något sänkas. En jämkning av nyssnämnda grunder torde från mina utgångspunkter vara erforderlig jämväl med hänsyn till att, såsom förut nämnts, den av de sakkunniga beräknade sammanlagda förrättningssumman, vilken ligger till grund för beräkningen av besiktningsmännens behållna inkomst, kommer att ökas med i runt tal omkring 78,500 kronor. Vidare torde böra framhållas, att genom motortrafikens alltjämt fortgående snabba utveckling den samlade uppbördssumman kan förväntas under åren stiga icke obetydligt. 1934 års siffror, som ligga till grund för nu förevarande beräkningar, torde sålunda ligga icke obetydligt under 1935 års motsvarande siffror.

En verkställd undersökning har givit vid handen, att de här anförda synpunkterna kunna anses i stort sett väl tillgodosedda, därest den gräns, inom vilken besiktningsmannen äger behålla samtliga uppburna avgifter, sänkes från föreslagna 8,000, 9,000 och 10,000 kronor till respektive 5,000, 6,000 och 7,000 kronor samt den gräns, över vilken besiktningsmannen äger behålla endast en fjärdedel av avgifterna, sänkes från föreslagna 15,000 till 12,000 kronor.

En sammanställning länsvis av bland annat besiktningsmännens uppbörd och behållning, uträknade efter nu angivna grunder, utvisar följande:

L ä n	Antal besikt- nings- män	Uppburna avgifter i medeltal	Behållna avgifter i medeltal	Omkost- nader 10 procent av uppbur- na avgifter	Ersättning till vikarie i medeltal	Netto- behållning i medeltal	Inleverere- ring från hela länet
Stockholms stad	4	28,000	13,500	2,800	560	10,140	58,000
Stockholms län	2	32,400	14,100	3,240	585	10,275	36,600
Uppsala »	1	27,500	13,375	2,750	555	10,070	14,125
Södermanlands »	2	18,200	10,550	1,820	440	8,290	15,300
Östergötlands »	3	16,200	10,050	1,620	420	8,010	18,450
Jönköpings »	2	20,100	10,775	2,010	450	8,315	18,650
Kronobergs »	1	21,000	10,750	2,100	450	8,200	10,250
Kalmar »	2	16,000	10,000	1,600	415	7,985	12,000
Gotlands »	1	10,400	8,200	1,040	340	6,820	2,200
Blekinge »	1	19,500	10,875	1,950	455	8,470	8,625
Kristianstads »	2	21,600	10,900	2,160	455	8,285	21,400
Malmöhus »	4	24,000	12,375	2,400	515	9,460	46,500
Hallands »	1	23,300	11,825	2,330	490	9,005	11,475
Göteborgs o. Bohus »	3	27,800	13,285	2,780	555	9,950	43,545
Älvsborgs »	3	17,700	10,590	1,770	440	8,330	21,330
Skaraborgs »	2	23,300	11,575	2,330	480	8,765	23,450
Värmlands »	3	15,900	10,300	1,590	430	8,280	16,800
Örebro »	3	13,200	9,100	1,320	380	7,400	12,300
Västmanlands »	2	14,700	9,925	1,470	415	8,040	9,550
Kopparbergs »	3	14,700	9,675	1,470	405	7,800	15,075
Gävleborgs »	3	15,400	10,350	1,540	430	8,380	15,150
Västernorrlands »	3	14,700	10,000	1,470	415	8,115	14,100
Jämtlands »	2	9,800	6,825	980	285	5,560	5,950
Västerbottens »	3	11,000	7,800	1,100	325	6,375	9,600
Norrbottens »	3	10,000	7,900	1,000	330	6,570	6,300
Summa	59	—	—	—	—	—	466,725
Medeltal	—	18,500	10,590	1,850	440	8,300	—

Vid uppgörandet av sammanställningen har, enligt vad förut nämnts, hänsyn icke kunnat tagas till 1935 års siffror, vilka torde ligga högre än de för år 1934, å vilka sammanställningen är baserad.

Av sammanställningen framgår emellertid, att medelbehållningen, beräknad på 1934 års siffror, för samtliga 59 besiktningsmän skulle uppgå till i runt tal 10,600 kronor. Efter avdrag för omkostnaderna i tjänsten, vilka synas lämpligen böra uppskattas till 10 procent av uppbördssumman, och ersättning till vikarie under en månad beräknad efter de grunder, som av de sakkunniga i annat sammanhang föreslagits, skulle besiktningsmannens nettoinkomst kunna väntas uppgå till i medeltal omkring 8,300 kronor.

Vid beräkningen av kostnaderna i tjänsten har jag i motsats till de sakkunniga icke tagit hänsyn till utgifter för hållande av automobil. För att kunna följa den motortekniska utvecklingen torde besiktningsmannen icke nödvändigtvis själv behöva vara bilägare. Den färdighet i fråga om körning med motorfordon, som han bör besitta för erhållande av ett första förordnande å tjänsten, torde även utan hållande av tjänstebil kunna vidmakthållas i för besiktningsverksamhetens utövande erforderlig omfattning.

Såsom av sammanställningen framgår, innebära de nu förordade grunderna, att inlevereringen till statsverket skulle kunna väntas uppgå till omkring 467,000 kronor. Efter avdrag av följande med besiktningsväsendet förenade

kostnader, nämligen 50,000 kronor för ersättning till besiktningsmännen för deras resekostnader i samband med hållande av mottagningar utom stationsorterna, 10,000 kronor för tillfälliga biträden åt besiktningsmännen och 12,500 kronor för arvoden till länsbesiktningsmännen, eller tillhopa 72,500 kronor, skulle för statsverkets del nettoöverskottet komma att uppgå till i runt tal 390,000 kronor mot omkring 33,000 kronor för budgetåret 1934/1935. Till nu berörda, i redogörelsen tidigare icke omnämnda belopp å 12,500 kronor återkommer jag i det följande.

Då kostnaderna för den föreslagna utökade vägtrafiktillsynen från statspolisens sida, på sätt jag senare kommer att närmare utveckla, böra bestridas av motortrafiken, finner jag i likhet med de sakkunniga det vara en styrka hos det nu framlagda förslaget, att å besiktningsväsendet kan beräknas uppstå ett överskott, vilket kan användas att till viss del täcka berörda kostnader.

Vikarie för besiktningsman m. m. Såsom tidigare omnämnts hava riksdagens år 1934 församlade revisorer i sin berättelse, § 14, anmärkningsvis framhållit, att gällande bestämmelser rörande ersättning till vikarier för besiktningsmännen vore otillfredsställande, när statsverkets inkomster av förrättningsavgifterna i vissa fall gjorts beroende av huruvida och i vilken omfattning vikarie varit förordnad för besiktningsman. Enligt nuvarande bestämmelser skola nämligen de avgifter, som inflyta till vikarie under tid, besiktningsman åtnjuter semester, sjukledighet eller tjänstledighet för fullgörande av offentligt uppdrag, icke inräknas i de belopp, för vilka den ordinarie besiktningsmannen är redovisningsskyldig. Statsrevisorerna uttalade såsom önskvärt, att dessa bestämmelser ändrades därhän, att, därest en besiktnings tjänst under ett kalenderår uppehållits av flera personer, statsverkets andel i avgifterna i regel borde beräknas såsom om tjänsten uppehållits av endast en person.

I anledning av statsrevisorernas uttalande hava de sakkunniga till behandling upptagit frågan om ersättningen till vikarie för besiktningsman. Efter att till en början hava erinrat om att av de under år 1934 förordnade 58 vikarierna i förrättningsavgifter uppburits sammanlagt 105,555 kronor eller 9.3 procent av samtliga avgifter men att därav föranletts inlevering till statsverket endast i ett enda fall, hava de sakkunniga — med framhållande av, bland annat, att det med nuvarande bestämmelser kunde utgöra en ekonomisk fördel för en besiktningsman att erhålla ledighet med vikarie, i det besiktningsmannen, såsom stundom torde ske, med vikarien avtalade, att denne skulle erhålla endast viss del av de intjänade förrättningsavgifterna — förklarat sig icke hava funnit något att i och för sig erinra mot statsrevisorernas förslag, att vid beräkningen av vad som skall inleveras till statsverket samtliga å en viss besiktningsmannatjänst intjänade avgifter skola sammanslås.

De sakkunniga hava föreslagit, att åt bestämmelserna i ämnet gives följande innehåll. Vikariens ersättning beräknas på grundval av den del av besiktningsmannatjänstens behållna andel, som belöper å så lång tid, som

svarar mot vikariatstiden. Av denna del skall vikarien erhålla i arvode hälften, medan den andra hälften skall tillfalla besiktningsmannen under förutsättning, att denne utan ersättning tillhandahåller vikarien tjänstelokal, telefon, expeditionsbiträde och skrivmateriel i den omfattning, som erfordras för tjänstens behöriga upprätthållande. Tillhandahållas icke dylika förmåner vikarien, skall han äga behålla två tredjedelar av den behållna andel, som belöper å vikariatstiden. Dessa regler skola dock ej gälla vid längre ledighet för besiktningsman än två månader, utan skulle då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava att besluta om grunderna för ersättningen. För inlevereringen till statsverket skall den ordinarie besiktningsmannen alltid vara ensam ansvarig. Då den behållna avgiftens storlek under löpande år givetvis icke kunde exakt angivas, torde enligt de sakkunniga vikariens ersättning, som borde utbetalas genast efter vikariatstidens slut eller, därest fråga vore om längre vikariat, månadsvis i efterskott, få beräknas på ett ungefär, därvid som grund för beräkningen torde få tjäna tidigare års uppbörd å tjänsten i fråga. Efter årets utgång, då den behållna andelen å tjänsten exakt kunde angivas, torde det ekonomiska mellanhavandet mellan den ordinarie besiktningsmannen och vikarien slutligt ordnas.

De sakkunniga förutsätta, att avtal mellan besiktningsmannen och vikarien av förut antydd art icke framdeles skola avslutas, utan att vikarien verkligen får behålla så stor del av avgifterna, som rätteligen tillkommer honom enligt de sålunda föreslagna grunderna. Inrättandet av de s. k. länsbesiktningsmannatjänsterna anse de sakkunniga utgöra en viss garanti för att missbruk av nu förevarande slag icke skall förekomma. I länsbesiktningsmannens uppgifter borde nämligen ingå, bland annat, att avgiva förslag till vikarier för besiktningsmän inom länet samt över huvud tillse, att gällande bestämmelser rörande besiktningsväsendet iakttoges av de övriga besiktningsmän, som kunde finnas inom länet.

Den föreslagna principen, att vid beräkningen av inlevereringen till statsverket hänsyn skall tagas till hela uppbörden å tjänsten, hava de sakkunniga ansett böra äga tillämpning jämväl å det fall, att en besiktningsmannatjänst uppehållits av två eller flera ordinarie eller tillfälligt förordnade besiktningsmän. Till grund för beräkningen av varje besiktningsmans andel i det belopp, som skall inlevereras till statsverket, hava de sakkunniga emellertid ansett böra läggas icke den tid, som de olika besiktningsmännen uppehållit tjänsten i fråga, utan de olika uppbördssummornas verkliga storlek. Som exempel har anförts en besiktningsmannatjänst, tillhörande någon av dyrortsgrupperna D eller E, som under ett år uppehållits av tre personer med respektive 3,000, 5,000 och 7,000 kronors uppbörd. Av det sammanlagda belopp, 3,000 kronor, som skall inlevereras till statsverket, skola enligt de sakkunnigas förslag de tre innehavarna av tjänsten svara för respektive $\frac{3}{15}$, $\frac{5}{15}$ samt $\frac{7}{15}$.

Det särskilda arvode å 1,000 kronor årligen, som de sakkunniga i det följande föreslå skola utgå till den s. k. länsbesiktningsmannen, hava de sakkunniga ansett böra under tid, då vikarie är förordnad, alltjämt uppbäras

av den ordinarie besiktningsmannen, såvida icke med hänsyn till vikariatets längd eller andra särskilda förhållanden väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner skäl annorlunda besluta. Därest förordnande såsom länsbesiktningsman i undantagsfall synes böra meddelas annan person under tid, då den ordinarie besiktningsmannen åtnjuter ledighet, torde enligt de sakkunniga i de fall, då flera ordinarie besiktningsmän finnas inom länet, hinder ej böra möta att förordna någon av dem till länsbesiktningsman.

De sålunda av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna hava mött invändningar från överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Jönköpings, Älvsborgs och Västmanlands län.

Överståthållarämbetet har sålunda förordat, att besiktningsman under semester borde få bibehålla sitt arvode oavkortat och att staten i detta fall borde åtaga sig kostnaden för tjänstens upprätthållande med vikarie. I avslutning härtill har *överståthållarämbetet* — under framhållande av att nuvarande bestämmelser för beräkning av vikariers ersättning måste betecknas såsom otillfredsställande — föreslagit, att vikarie borde tillerkännas ett visst månadsarvode, som kunde komma att skilja sig från vad den ordinarie besiktningsmannen hade att för vikariens avlöning avstå. Avdraget kunde nämligen bestämmas olika för olika fall, beroende på anledningen till ledigheten. En sådan bestämmelse vore önskvärd ej minst med hänsyn till vikten av att kunna erhålla fullt kvalificerad vikarie.

Under uttalande att de föreslagna bestämmelserna om ersättning till vikarie i princip syntes riktiga har *länsstyrelsen i Jönköpings län* dock funnit det som en betänklig brist i förslaget, att grunderna för vikariatsersättningens utgående icke kunnat på ett mera exakt sätt angivas än som skett. För såväl den ordinarie besiktningsmannen som vikarien framstode det nämligen som en påtaglig nackdel, att deras ekonomiska mellanhavande skulle preliminärt grunda sig på det föregående årets uppbörd och slutligt ordnas först efter vikariatsårets slut.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har anfört:

Om än uppslaget från riksdagens revisorer, att besiktningstjänsternas nödiga delvisa upprätthållande genom vikarier skall helt ske utan kostnad för statsverket, är principiellt ohållbart, anser dock *länsstyrelsen*, delvis med hänsyn till det missbruk av vikariatsväsendet, vartill det säregna avlöningssystemet inbjuder, att revisorernas förslag kan godtagas, om kompensation gives besiktningsmännen för viss del av utbetald vikariatsersättning, förslagsvis två tredjedelar därav vid semester eller tjänstledighet för sjukdom under högst en månad samt en tredjedel därav vid tjänstledighet för offentligt uppdrag. Under alla förhållanden bör — för vinnande av reda och undvikande av återbetalningar — vikariatsersättning beräknas efter nästföregående års uppbörd. På här angivet sätt skulle besiktningsmännen erhålla den av de sakkunniga föreslagna »semester» i detta ords allmänt vedertagna betydelse, d. v. s. ledighet med i stort sett bibehållen avlöning. De sakkunnigas invecklade förslag till årsavräkning mellan befattningshavare och vikarie skulle även bortfalla genom accepterande av *länsstyrelsens* förslag till lönebestämmelser. Vad åter avräkningen mellan olika befattningshavare under samma år beträffar kan *länsstyrelsen* ej heller tillstyrka denna. I detta fall är det rimligt, att merkostnaden faller på statsverket.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har förordat den ändringen i de sakkunnigas förslag om sammanläggning av alla å en tjänst influtna avgifter, att undantag göres för vikariat under semester.

Departements-
chefen.

I likhet med statsrevisorerna och de sakkunniga finner jag nuvarande bestämmelser rörande avlöning till vikarie för besiktningsman otillfredsställande. Enligt gällande bestämmelser äger sålunda en vikarie i likhet med den ordinarie besiktningsmannen rätt att behålla samtliga av honom uppburna avgifter under förutsättning, att förrättningssumman icke överstiger 10,000 kronor, vilket ytterst sällan torde inträffa. Detta innebär, att vikariens ersättning per förrättning i allmänhet kommer att överstiga den av den ordinarie besiktningsmannen i medeltal för samma slag av förrättning behållna avgiften. Såsom de sakkunniga framhållit kan detta förhållande leda till att det för besiktningsmannen, därest han med vikarien avtalar, att denne skall till besiktningsmannen avstå viss del av sina uppburna avgifter, i vissa fall kan framstå såsom ekonomiskt fördelaktigt att få vikarie förordnad. Vidare måste det anses otillfredsställande, att bestämmelser saknas i fråga om den ersättning, som vikarien bör erlägga till besiktningsmannen för att vikarien i förekommande fall får i tjänsten utnyttja besiktningsmannens lokal, personal, verktyg och dylikt.

Med hänsyn till, bland annat, att enligt det för besiktningsmännen föreslagna avlöningssystemet besiktningsmännen själva skola svara för sina i tjänsten havda kostnader, finner jag det mindre lämpligt att, såsom överståthållarämbetet förordat, staten åtager sig kostnaderna för hållande av vikarie. De av mig tidigare förordade grunderna för besiktningsmännens avlöning torde därjämte vara så avpassade, att besiktningsmännen utan oskälig tunga böra kunna själva svara för kostnaderna för hållande av vikarie, då sådant kan anses erforderligt.

Det av de sakkunniga förordade systemet innebär, att statsverkets andel i uppburna avgifter å en besiktningsmannatjänst gjorts oberoende av i vilken utsträckning vikarie under året varit förordnad. Vidare regleras genom de föreslagna bestämmelserna den ersättning, som vikarien skäligen bör utgiva till besiktningsmannen, därest lokal, personal och dylikt tillhandahållas vikarien. För besiktningsmannens vidkommande innefatta bestämmelserna därjämte den förmånen, att han under tid, då vikarie är förordnad, åtnjuter viss arbetsfri inkomst, något som torde vara av betydelse framför allt vid ledighet på grund av sjukdom.

Såsom länsstyrelserna i Jönköpings och Älvsborgs län framhållit kan det visserligen anses mindre tillfredsställande, att besiktningsmannens och vikariens ekonomiska mellanhavande slutligt ordnas först efter utgången av vederbörande kalenderår. Då emellertid vikariens ersättning rätteligen bör beräknas efter uppbörden under tjänstgöringsåret och icke efter ett tidigare års uppbörd, synes de sakkunnigas förslag, som i de avgivna yttrandena i övrigt icke mött invändning, utgöra en efter förhållandena lämplig lösning av spörsmålet.

I likhet med de sakkunniga finner jag principen, att vid beräkningen av inlevereringen till statsverket hänsyn skall tagas till hela uppbörden

å tjänsten, böra äga tillämpning jämväl å det fall, att en besiktningsmannatjänst under året uppehållits av två eller flera besiktningsmän. Mot förslaget, att de av de olika besiktningsmännen uppburna avgiftssummorna skola tjäna som utgångspunkt vid fördelningen av arvudet dem emellan, har jag ej funnit anledning till erinran.

Då de sakkunnigas förslag synes på ett tillfredsställande sätt reglera såväl statsverkets som besiktningsmännens och deras vikariers berättigade anspråk, vill jag förorda, att detsamma lägges till grund för nya bestämmelser i ämnet.

De sakkunniga hava slutligen i samband med besiktningsmännens ekonomiska förhållanden upptagit det av statsrevisorerna väckta spörsmålet, huruvida de besiktningsmän, som vid sidan av sin ersättning såsom besiktningsmän uppbära *lön eller pension från statsverket*, böra få vidkännas någon minskning i sina sammanlagda statliga inkomster.

Till en början hava de sakkunniga upplyst, att enligt de av besiktningsmännen besvarade frågeformulären 13 besiktningsmän åtnjutit avlönings- eller pensionsförmåner från statsverket vid sidan av inkomsten som besiktningsmän med ett sammanlagt belopp av 75,512 kronor. Av detta belopp hade sex officerare på övergångsstat uppburit tillhopa 29,472 kronor 52 öre, fyra officerare i reserven sammanlagt 22,884 kronor, en officer å stat 7,945 kronor samt slutligen en veterinär och en lektor tillsammans 15,210 kronor 48 öre.

De sakkunniga erinra om den princip, som kommit till uttryck i åtskilliga författningar, nämligen att en statens löntagare eller pensionär bör avstå viss del av den ökning i inkomsten, som han erhåller genom att förena den ursprungliga lönen eller pensionen med annan lön eller pension. Enligt de sakkunnigas mening bör nämnda princip äga tillämpning jämväl å besiktningsmännen, och de föreslå såsom en rättvis avvägning, att två tredjedelar av de löne- och pensionsförmåner, som besiktningsmännen åtnjuter från statsverket, läggas till förrättningsavgifternas samlade summa, samt att denna summa därefter får utgöra grundval för beräkningen av inlevereringen till statsverket. Det framhålls av de sakkunniga, att den föreslagna lösningen av ifrågavarande spörsmål icke bör inverka på beräkningen av vikariens andel i besiktningsmannatjänstens behållna andel, utan att till grund för denna beräkning skola läggas endast de förrättningsavgifter, som uppburits å tjänsten i fråga.

Slutligen har framhållits, att den betydelse ifrågavarande förslag kunde få för framtiden av nuvarande förhållanden att döma icke torde vara alltför stor, då det kunde antagas, att ett genomförande i dess helhet av de sakkunnigas förslag rörande omorganisation av besiktningsväsendet i olika hänseenden komme att medföra, att åtminstone en aktiv tjänst hos staten mera sällan kunde väntas bliva kombinerad med en besiktningsmannatjänst.

Förslaget rörande särskilda grunder för inleverering till statsverket av uppburna avgifter från de besiktningsmän, som i annan form uppbära löne- eller pensionsförmåner från statsverket, har föranlett särskilda er-

inringar från två länsstyrelser. Sålunda har *länsstyrelsen i Värmlands län* funnit det obilligt, att en såsom besiktningsman förordnad pensionär, som själv bidragit till sin pension, skall underkastas minskning i till honom utgående pensionsbelopp. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* har därjämte uttalat, att, därest överhuvud en regel med föreslagen innebörd ansåges böra komma i tillämpning, den del av löne- eller pensionsbeloppet, som skulle medtagas vid beräkning av leveransskyldigheten, icke skäligen borde sättas högre än till hälften av nämnda belopp.

Departements-
chefen.

Jämväl enligt mitt förmenande tala starka skäl för att en besiktningsman, som vid sidan av sin inkomst i denna tjänst uppbär lön eller pension från statsverket, bör få vidkännas viss minskning i sina sammanlagda inkomster från statsverket. Denna princip har tillämpats inom olika områden av statsförvaltningen. Sålunda utgår enligt bestämmelser i lagen den 11 oktober 1907 angående civila tjänsteinnehavares rätt till pension samt civila tjänstepensionsreglementet den 30 juni 1934 pension i regel med endast en tredjedel av sitt vanliga belopp, därest vederbörande uppbär lön eller pension från annan statstjänst. Vidare kan nämnas, att i samband med en år 1933 beslutad minskning av domänverkets personal till följd av ändring i domänstyrelsens förvaltningsområde vissa inskränkande bestämmelser meddelades om rätt för tjänstemän å indragningsstat att åtnjuta avlöningsförmåner. Enligt dessa bestämmelser är befattningshavare, som erhåller allmän eller enskild tjänst, stadigvarande uppdrag eller annan fast eller tillfällig arbetsanställning, skyldig att, såvida summan av avlöningsförmåner å indragningsstaten och inkomsten av den nya anställningen för visst kalenderår överstiger den avlöning befattningshavaren omedelbart före överflyttning till indragningsstat åtnjutit, för nämnda år avstå två tredjedelar av det överskjutande beloppet, dock högst avlöningsförmåner å indragningsstaten. Vidare må här erinras om att vid den från och med den 1 januari 1918 genomförda löneregleringen för landsstaten och uppförande i samband därmed av kronofogdetjänsterna i riket å indragningsstat, innehavare av sådan befattning ägde att, därest han sökte och erhöle ordinarie tjänst å rikets, riksdagens eller kommuns stat, behålla endast en tredjedel av det för honom å indragningsstat uppförda beloppet, i vad det utgjorde lön eller ålderstillägg, dock att, i den händelse nämnda del av detta belopp jämte nettobehållningen av samtliga avlöningsförmåner i den nya tjänsten tillsammans icke uppginge till hela det för honom å indragningsstat upptagna beloppet, han ägde från indragningsstaten uppbära skillnaden. En liknande bestämmelse stadgades i samband med överförande från och med den 1 juli 1930 av väg- och vattenbyggnadsdistriktens tjänstemän å allmänna indragningsstaten. Enligt kungörelse den 14 juni 1928 (nr 247) äger beställningshavare å arméns och marinens övergångsstat, därest han tillika är innehavare av ordinarie civil befattning å rikets stat eller av civil extra ordinarie eller därmed jämförlig icke-ordinarie statstjänst, att under tid, då han icke fullgör honom i hans egenskap av beställningshavare å någondera av nämnda

stater åliggande tjänstgöring, uppbära allenast en tredjedel av honom i sådan egenskap tillkommande lön, dock att, därest den sammanlagda avlöningen härigenom skulle understiga förenämnda lön, angivna del av denna lön skall ökas med belopp, som motsvarar skillnaden.

I anslutning till de principer, som sålunda av statsmakterna i andra fall antagits för reducering av från statsverket härflytande dubbla löneförmåner, torde böra tillses, att, därest besiktningsman åtnjuter lön eller pension från statsverket och ej får vidkännas avdrag därå med hänsyn till sin inkomst som besiktningsman, vid bestämmandet av sistnämnda inkomst hänsyn tages till ifrågavarande övriga inkomst från statsverket.

Mot de sakkunnigas förslag att tillgodose ifrågavarande synpunkt genom stadgande, att vid beräkningen av storleken av statsverkets andel i influtna förrättningsavgifter dessa skola anses uppgå till ett belopp, motsvarande avgiftssumman, ökad med två tredjedelar av den övriga inkomsten från statsverket, har jag icke funnit något att erinra.

För de sakkunnigas förslag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göres till *chefsmyndighet* för besiktningsmännen, har jag tidigare i dag (sjätte huvudtiteln, punkten 3) redogjort i samband med förslaget om inrättande av en vägtrafikbyrå inom styrelsen. Här vill jag endast erinra om att förslaget, som av mig förordats, huvudsakligen avser att åstadkomma enhetlighet vid besiktningsverksamhetens utövande.

Såsom tidigare omnämnts hava de sakkunniga föreslagit, att inom varje län skall finnas en s. k. *länsbesiktningsman* med huvudsaklig uppgift att stå till länsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande vid handläggning av besiktningsverksamheten berörande ärenden. I fråga om länsbesiktningsmännen hava de sakkunniga anfört:

Enligt nu gällande ordning torde besiktningsmännen i viss utsträckning anlitas av länsstyrelserna för utredningar och yttranden angående frågor, som berörde besiktningsväsendet. Det vore för besiktningsväsendets utveckling av stort värde, att sambandet mellan länsstyrelserna och besiktningsmännen alltför bibehölls och om möjligt jämväl förstärktes. Detta önskemål syntes lättare kunna förverkligas, därest länsstyrelsen hade att hålla sig till endast en besiktningsman inom länet. De sakkunniga föresloge därför, att inom varje län skulle finnas en länsbesiktningsman med särskild uppgift att biträda länsstyrelsen i frågor berörande besiktningsväsendet. En dylik anordning ägde betydelse även med hänsyn till förslaget, att ordningsstatspoliserna skulle efter erhållen utbildning i motorfordonskunskap anföras till ökad tillsyn å motorfordonens beskaffenhet. Länsstyrelsen syntes nämligen böra äga tillgång till en särskild besiktningsman inom länet, genom vilken länsstyrelsen kunde följa samt öva tillsyn å statspolisernas verksamhet å nu förvarande område. De sakkunniga hade tänkt sig, att länsbesiktningsmannen efter särskild uppgjord och av länsstyrelsen fastställd plan skulle medfölja olika statspolispatruller och meddela råd och anvisningar rörande fordonsinspektionen. Skulle han finna någon statspolisman mindre lämplig att utöva fordonsinspektion, borde han anmäla förhållandet till länsstyrelsen eller, i frågor av mindre vikt, till föreståndaren för statspolisavdelningen.

Jämväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom chefsmyndighet inom besiktningsväsendet innebure det en fördel att i vissa frågor rörande besiktningsväsendet kunna vända sig till ett begränsat antal besiktningsmän. I fråga om förslag till vikarie för besiktningsman inom länet syntes det alltid böra ankomma på länsbesiktningsmannen att avgiva yttrande.

I övrigt borde länsbesiktningsman till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen avgiva årsredogörelser rörande besiktningsmannaverksamheten i länet ävensom avlämna statistik enligt de närmare bestämmelser, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde meddela. För angivna ändamål skulle övriga besiktningsmän i länet till länsbesiktningsmannen inkomma med erforderliga uppgifter. Därest besiktningsverksamheten av besiktningsman inom länet handhades på ett emot gällande föreskrifter stridande eller eljest på ett mindre ändamålsenligt sätt, borde länsbesiktningsmannen därom göra anmälan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt till länsstyrelsen. Slutligen borde länsbesiktningsmannen med uppmärksamhet följa utvecklingen av motorfordonstrafiken inom länet och därmed sammanhängande förhållanden, särskilt med hänsyn till den allmänna trafiksäkerhetens betryggande, samt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen göra framställningar och förslag, som i sådant hänseende kunde finnas av omständigheterna påkallade.

Länsbesiktningsmännen skola enligt de sakkunnigas förslag utgöras av besiktningsmännen i residensstäderna. Beträffande de städer, där mer än en besiktningsman kommer att finnas, vilket torde bliva fallet endast i Stockholm, Göteborg och Malmö, hava de sakkunniga föreslagit, att föreståndarna för besiktningsmyndigheterna skola vara länsbesiktningsmän. Då besiktningsmyndigheten i Stockholm består av dels stadens besiktningsmän, dels ock besiktningsmän från Stockholms län, anse de sakkunniga, att föreståndaren för denna myndighet lämpligen bör vara länsbesiktningsman för såväl länet som Stockholms stad.

För uppdraget att vara länsbesiktningsman hava de sakkunniga ansett ett fast årligt arvode böra utgå. Med hänsyn till att länsbesiktningsmannasysslan icke kan beräknas komma att taga besiktningsmannens tid i anspråk i alltför hög grad och att i det övervägande antalet fall den i en residensstad placerade besiktningsmannen kommer att uppbära avsevärt större avgifter än övriga besiktningsmän inom länet, hava de sakkunniga ansett ett årligt arvode av 1,000 kronor skäligt, därvid emellertid förutsatts, att särskild ersättning ej skall utgå för av besiktningsmannen i egenskap av länsbesiktningsman företagna resor.

Av de myndigheter, som uttalat sig rörande förslaget om inrättande av särskilda länsbesiktningsmän, hava endast *länsstyrelserna i Södermanlands och Hallands län* motsatt sig detsamma, varjämte *länsstyrelsen i Uppsala län* ifrågasatt, huruvida med hänsyn till att länsbesiktningsmannatjänsterna i allmänhet komme att innehavas av besiktningsmännen med de största distrikten det bleve möjligt för dem att på ett nöjaktigt sätt sköta såväl de löpande ärendena som länsbesiktningsmannatjänstens arbetsuppgifter.

Länsstyrelsen i Värmlands län har meddelat, att förslaget i vissa avseenden innebure ett fastställande av en praxis, som utbildats inom länet, samt därtill anfört:

Länsstyrelsen hade nämligen i vissa fall för yttrande till den nuvarande besiktningsmannen i Karlstad remitterat ärenden, vilka remisser denne besvarat efter samråd med övriga besiktningsmän inom länet. Därjämte hade länsstyrelsen i ett flertal fall muntligen rådfört sig med nämnde besiktningsman. Dennes tid vore dock så strängt upptagen av besiktningsstjänsten, att det endast med tvekan kunde ifrågasättas, huruvida han kunde belastas med de övriga uppgifter, som tänktes förenade med befattningen som länsbesiktningsman. I varje fall komme den föreslagna skyldigheten för länsbesiktningsmannen att åtfölja statspolispatruller å deras patrulleringsfärder inom hela länet att betaga honom möjligheten att behörigen fullgöra sina åligganden såsom besiktningsman i Karlstad. Det torde därför böra ifrågasättas, att nämnda skyldighet att åtfölja statspolisens antingen ifrågakomme allenast i enstaka fall eller ock fördelades på samtliga besiktningsmän, var och en inom sitt distrikt. Med hänsyn till den mångfald av arbetsuppgifter, som komme att åvila länsbesiktningsmannen, syntes det för honom ifrågasätta arvudet vara alltför lågt beräknat.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län har i likhet med länsstyrelsen i Värmlands län funnit det för länsbesiktningsmannen föreslagna arvudet för lågt med hänsyn till hans åligganden.

I sitt yttrande har *länsstyrelsen i Hallands län* förklarat sig icke vara övertygad om behovet av den föreslagna länsbesiktningsmannainstitutionen samt i sådant hänseende anført:

Arbetet med avgivande av de yttranden, som torde komma att avfordras besiktningsmännen, torde icke bliva av så stor omfattning, att särskild ersättning därför kunde anses påkallad. Besiktningsmännens avlöningsförmåner torde bliva tillräckligt tilltagna för att utgöra skälig ersättning även för de uppgifter, som skulle tillkomma länsbesiktningsmannen. I varje fall torde i de län, där endast en besiktningsman skulle finnas, någon anledning att jämväl förordna denne till länsbesiktningsman icke förefinnas.

I anledning av förslaget, att bland länsbesiktningsmännens uppgifter skulle ingå att utöva viss kontroll över statspolisens motorfordonstillsyn, har *länsstyrelsen i Södermanlands län*, som helt avstyrkt förslaget om länsbesiktningsmän, uttalat, att en dylik verksamhet från besiktningsmannens sida icke torde vara erforderlig med hänsyn till att statspolisen efter genomgången utbildningskurs enligt förslaget ansetts lämplig att självständigt utöva dylik verksamhet. Vidare har länsstyrelsen ifrågasatt lämpligheten av att tillerkänna besiktningsmannen en befogenhet att ingripa i statspolisens verksamhet.

Vad de sakkunniga anført till stöd för sitt nu förevarande förslag anser jag mig kunna i huvudsak biträda. Genom inrättandet av länsbesiktningsmannatjänster skulle sålunda bland annat vinnas, att vissa av besiktningsmännen närmare anknötes till länsstyrelserna, varigenom dessa bättre än vad nu i allmänhet är fallet skulle kunna följa verksamheten inom besiktningsväsendets område. Såsom de sakkunniga framhållit torde förslagets genomförande få betydelse jämväl med hänsyn därtill, att därigenom åt länsstyrelserna beredes större möjlighet att vid behov genom en särskild besiktningsman följa statspolisens utökade motorfordonsinspektion. För väg-

Departements-
chefen.

och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av chefsmyndighet för besiktningsmännen torde inrättandet av länsbesiktningsmannatjänsterna likaledes komma att bli av visst värde.

Av de länsstyrelser, som framställt erinringar mot förslaget, hava två uttalat farhågor för att länsbesiktningsmannen på grund av sina åligganden såsom sådan icke skulle få tid övrig att på ett tillfredsställande sätt sköta sina övriga göromål. För egen del finner jag dylika farhågor icke vara befogade. I likhet med de sakkunniga ävensom länsstyrelsen i Hallands län utgår jag från att länsbesiktningsmannasysslan icke kommer att taga innehavarens tid i anspråk i mera nämnvärd grad.

De sakkunniga hava bland länsbesiktningsmännens uppgifter angivit, att de med uppmärksamhet skola följa utvecklingen av trafiken med motorfordon inom länet och därmed sammanhängande förhållanden, särskilt med hänsyn till den allmänna trafiksäkerhetens betryggande. Med instämmande i vad de sakkunniga sålunda anfört vill jag emellertid i detta sammanhang framhålla, att det måste förväntas att jämväl övriga besiktningsmän ägna uppmärksamhet åt dessa förhållanden.

I likhet med de sakkunniga anser jag länsbesiktningsmännen böra utgöras av de i residensstäderna stationerade besiktningsmännen. Med hänsyn till att, på sätt i det följande kommer att föreslås, de nuvarande besiktningsmyndigheterna skulle slopas torde i de residensstäder, där mer än en besiktningsman kommer att finnas, länsbesiktningsmannen böra utses av länsstyrelsen. Då de sakkunnigas förslag om gemensam länsbesiktningsman för Stockholms stad och Stockholms län möjligen kan tänkas medföra, att länsbesiktningsmannasysslan kommer att taga alltför mycken tid i anspråk för innehavaren, vill jag förorda, att staden och länet erhålla var sin länsbesiktningsman.

I fråga om det av de sakkunniga för länsbesiktningsmannen föreslagna årliga arvudet å 1,000 kronor finner jag detsamma med hänsyn till omfattningen av de arbetsuppgifter, som komma att åvila tjänstens innehavare, alltför högt och kunna sänkas till 500 kronor.

Såsom nyss anförts anser jag de nuvarande besiktningsmyndigheterna icke längre behövliga. De skäl, som i samband med ändringarna i nuvarande besiktningsorganisation år 1930 åberopades till stöd för myndigheternas inrättande, torde ej längre vara för handen, därest i enlighet med det i statsverkspropositionen framlagda förslaget väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göres till chefsmyndighet för besiktningsmännen och särskilda länsbesiktningsmannatjänster inrättas.

Vad slutligen angår *tidpunkten för genomförandet av ändringarna i besiktningsorganisationen* hava de sakkunniga föreslagit, att densamma bestämmes till den 1 januari 1937.

Med hänsyn till, bland annat, att efter ett genomförande av förslaget ett relativt stort antal besiktningsmän skulle bli utan förordnande hava överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Östergötlands och Gävleborgs län ävensom automobilbesiktningsmännens förening ifrågasatt, att den nya orga-

nisationen måtte träda i verksamhet ett år senare än som föreslagits eller den 1 januari 1938. Härigenom skulle, därest frågan om nya förordnanden avgjordes i god tid före organisationens ikraftträdande, de besiktningsmän, som icke erhöles nytt förordnande, beredas möjlighet att i tid före sista förordnandeperiodens upphörande skaffa sig andra försörjningsmöjligheter. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har förordat en mjukare övergång till den nya organisationen än de sakkunnigas förslag innebure.

Automobilbesiktningsmännens förening har i frågan anfört:

Enligt de sakkunnigas förslag skulle besiktningsmannakåren den 1 januari 1937 minskas med i runt tal en tredjedel. Detta skulle innebära, att nära 30 personer, av vilka många ägnat lång tid åt besiktningsmannatjänsten, med en tidsfrist av ungefär 3 månader skulle stå utan såväl arbete som pension eller annan ersättning efter långvarig anställning i statens tjänst. Enligt föreningens mening borde hänsyn tagas härtill samt till svårigheten att på en så kort tidsfrist — 3 à 4 månader — skaffa sig uppehälle på annat sätt, varför föreningen föreslog, att bestämmelserna angående indragning av besiktningsmän ej borde träda i kraft förrän tidigast den 1 januari 1938.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har uttalat, att i de fall, då indragningarna skulle drabba besiktningsmän, som under längre tid innehaft befattningen som enda eller huvudsakliga syssla, det kunde anses obilligt att annat än successivt vid besiktningsmans avgång från tjänsten minska besiktningsmännens antal.

Länsstyrelsen i Örebro län har i förevarande fråga anfört:

Genomförandet av förslaget komme att medföra synnerligt bekymmer för de besiktningsmän, som vid den nya distriktsindelningen bleve övertaliga. På grund av det sätt, varpå besiktningsmannatjänsterna vore organiserade, torde ej heller någon gottgörelse till dessa befattningshavare för mistad anställning kunna ifrågakomma. Länsstyrelsen förutsatte emellertid, att särskild hänsyn skulle tagas till dem vid fråga om vikariatsförordnanden å de nya besiktningsmannabefattningarna liksom ock vid tillsättandet av framdeles lediga sådana befattningar.

Då jag finner vad mot de sakkunnigas förslag beträffande tidpunkten för den nya besiktningsorganisationens genomförande anförts äga visst fog, anser jag mig böra så till vida tillmötesgå de framförda önskemålen, att jag föreslår, att ifrågavarande tidpunkt framflyttas ett halvt år till den 1 juli 1937. Då i dylikt fall sista förordnandeperioden enligt den nu gällande ordningen kommer att omfatta endast ett halvt år, synas bestämmelserna om besiktningsmännens inleverering till statsverket böra för denna period så jämkas, att inlevereringsskyldighet inträder redan efter en uppbördssumma av 5,000 i stället för 10,000 kronor, varjämte den övre gränsen, efter vilken tre fjärdedelar av uppbördsmedlen skola inlevereras till statsverket, bör sänkas från 20,000 till 10,000 kronor.

Vad länsstyrelsen i Örebro län anfört rörande billigheten av att vissa hänsyn tagas till besiktningsmän, som vid den nya distriktsindelningens genomförande skulle bliva utan stadigvarande förordnande, synes mig värt allt beaktande.

Departements-
chefen

Förslag till utvidgning av ordningsstatspolisens organisation.

Jag övergår härefter till en redogörelse för det för tillgodoseende av det förut omnämnda behovet av en utökad vägtrafiktillsyn framlagda förslaget om en förstärkt ordningsstatspolisorganisation.

De sakkunniga hava i förevarande avseende till en början förordat, att erforderlig *utbildning* skall meddelas statspolismännen i fråga om motorfordons konstruktion och skötsel för att de på ett tillfredsställande sätt skola kunna utöva den i den allmänna trafikövervakningen ingående tillsynen å motorfordonens beskaffenhet och utrustning i trafiksäkerhetshänseende. De sakkunniga anföra i detta sammanhang:

Redan nu torde statspoliserna i viss utsträckning äga kunskaper och erfarenhet rörande motorfordon, inhämtade vid de ofta förekommande patrulleringsfärderna med automobil eller motorcykel. Statspolisernas kompetens är emellertid enligt de sakkunnigas mening i allmänhet icke tillräcklig för utförande av annat än enklare fordonstillsyn. Utan särskild utbildning torde statspoliserna i allmänhet sakna såväl den mångsidiga praktiska erfarenhet som den teoretiska underbyggnad, som torde utgöra en förutsättning för utövandet av en mera allsidig och effektiv fordonstillsyn.

De sakkunniga hava fördenskull förutsatt, att statspoliserna skola erhålla viss utbildning i motorfordonskunskap. Då, bland annat med hänsyn till att fordonsinspektionen vanligen bör försiggå i samband med utövandet av andra polisuppgifter, det torde ur organisatorisk synpunkt vara mindre lämpligt och i vissa fall ogörligt att åt särskilt avdelade personer ur statspolisavdelning uteslutande anförtro fordonskontroll, synes det övervägande antalet statspoliser successivt böra erhålla den erforderliga utbildningen.

Av det antal polismän, som en statspolisavdelning vid tidpunkten för övertagandet av fordonsinspektionen kommer att omfatta, skola förslagsvis minst två tredjedelar under tiden före nämnda tidpunkt erhålla såväl praktisk som teoretisk utbildning i fråga om motorfordons konstruktion och skötsel, allt i den omfattning, som med hänsyn till ändamålet med utbildningen kan anses erforderligt. Till sådan utbildning torde böra hänvisas i första rummet de, som redan innehava den största erfarenheten på området och som med hänsyn till sin återstående tjänstgöringstid hos statspolisen kunna anses härför lämpliga.

Då i flertalet fall statspolisernas förläggningssorter utgöras av residensstäder, torde utbildningen böra ledas av de i dessa städer placerade länsbesiktningsmännen. I de fall, då statspolisen är förlagd till annan stad än residensstad, torde det böra ankomma på länsstyrelsen att utse besiktningsman att leda utbildningen.

Då till utbildningen i första hand böra uttagas de polismän, som besitta den största erfarenheten och dugligheten å området, synes utbildningen ej böra taga längre tid i anspråk än omkring en månad. Det närmare programmet för utbildningen bör utformas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av central myndighet för besiktningsväsendet samt statspolisintendenten i förening. Beträffande den praktiska utbildningen, å vilken huvudvikten torde böra läggas, synes denna lämpligen böra ske genom bland annat praktiska demonstrationer i flygande besiktning av besiktningsmännen.

Sedan utbildningen är avslutad, skall besiktningsmannen, såvida icke särskilda skäl till annat föranleda, för vederbörande utfärda intyg om undergången utbildning med förklaring om hans lämplighet att utöva fordons-tillsyn. På begäran av föreståndare för statspolisavdelning skall därefter

länsstyrelsen i avdelningens förläggningssort utfärda särskilt förordnande för vederbörande statspolisman att utöva fordonstillsyn. Ett dylikt förordnande skall vara av den omfattning, att statspolismannen erhåller samma utsträckta befogenhet i fråga om fordonstillsyn, som för närvarande tillkommer besiktningsman vid utövande av flygande besiktning. Med ett sådant förordnande äger statspolismannen rätt att dels undersöka ett fordon, dels vid undersökningen framföra fordonet, dels ock, därest anledning därtill skulle föreligga, meddela föreläggande om eftersyn eller förbjuda fordonets användande.

Sedan den första omgången statspoliser såhunda erhållit erforderlig utbildning, torde denna i fortsättningen till viss del kunna ske genom statspolisen själv. De motoriserade patruller, genom vilka statspolisens verksamhet i huvudsak bedrives, bestå vanligen av två man, en i statspolistjänst äldre, s. k. förste man, och en yngre, s. k. andre man. Genom denna anordning vinnes, att de till statspolisen senast avdelade polismännen under de äldre och mera erfarna kamraternas ledning få tillfälle sätta sig in i statspolisens från polistjänst i stad relativt skilda verksamhet, innan de få tjänstgöra såsom »förste man». De polismän, som icke erhållit utbildning för motorfordonstillsyn av angivet slag, böra såsom »andre man» medfölja patruller, där såsom »förste man» tjänstgöra motorutbildade polismän. Under denna tjänstgöring, som förslagsvis synes böra räckta omkring tio à elva månader eller framemot den tid, då en tredjedel av statspolisstyrkan enligt gällande bestämmelser skall förnyas, bör »andre mannen» kunna förskaffa sig en viss praktisk erfarenhet i fråga om utövande av fordonstillsyn. Efter denna tjänstgöring skall polismannen genomgå en kortare kurs hos besiktningsmannen, därvid huvudvikten synes böra läggas å den teoretiska utbildningen. Kursen avslutas med ett förhör, varefter besiktningsmannen, därest han finner polismannen besitta de insikter, som kunna vara erforderliga för utövande av fordonstillsyn, skall för polismannen utfärda intyg, som nyss nämnts. Härefter meddelar länsstyrelsen förordnande för statspolismannen efter framställning från statspolisavdelningens föreståndare.

Med hänsyn till, bland annat, att, såsom de sakkunniga tidigare framhållit, en besiktning av ett fordons trafikduglighet i flertalet fall icke torde behöva vara alltför ingående utan kunna inskränkas till att avse de delar av fordonet, som äro av mera omedelbar betydelse för trafiksäkerheten, nämligen bromsar, styrinrättningar, belysningsanordningar samt vissa bultar och dylikt, anse de sakkunniga, att en utbildning, anordnad i huvudsak i enlighet med vad här angivits, kommer att visa sig för ändamålet tillräcklig.

I fråga om *fordonstillsynens utövande* och vad därmed hör samman hava de sakkunniga vidare anfört:

Enligt nu gällande bestämmelser om fordonstillsyn av besiktningsman förelägges vanligen den, mot vars fordon i samband med fordonstillsyn anmärkningar framställts, att inställa fordonet till eftersyn hos besiktningsmannen. Då sådan eftersyn får anses utgöra ett viktigt komplement till fordonsinspektionen, hava de sakkunniga, på sätt förut nämnts, ansett eftersynerna alltför jämt böra bibehållas. De sakkunniga hava efter övervägande, huruvida eftersynerna böra förrättas av statspoliserna eller besiktningsmännen, ansett desamma alltför jämt böra handhavas av de senare. Därest eftersynerna anförtroddes statspoliserna, skulle detta komma att innebära, att statspoliserna finge hålla särskilda mottagningar i likhet med vad nu är fallet med besiktningsmännen. Då ett utmärkande drag för statspolisens verksamhet är dess stora rörlighet, torde ett inkräktande härpå komma att menligt inverka på statspolisens normala verksamhet. Härtill kommer, att förrättningar för eftersyn icke kunna inrangeras bland polisuppgifter i verklig mening.

Såsom tidigare angivits hava de sakkunniga utgått från att eftersynen inför besiktningsmannen skall tillgå på i huvudsak samma sätt som den nuvarande periodiska efterbesiktningen. Vid eftersynen skall sålunda besiktningsmannen undersöka icke endast de delar å fordonet, som vid statspolisens inspektion blivit föremål för anmärkningar, utan hela fordonet, så att de eventuella fel, som statspolisen kan hava förbigått, bliva upptäckta. Skulle fordonet vid uppvisandet vara behäftat med fel, skall fordonet ånyo inställas inför besiktningsmannen för ny avgiftsbelagd eftersyn.

Gången av statspolisens fordonstillsyn samt samarbetet med besiktningsmännen i nu förevarande hänseende hava de sakkunniga tänkt sig på följande sätt. Då statspolisen vid fordonstillsyn påträffar ett med sådana fel behäftat fordon, att detsamma bör undergå eftersyn, utskriver den polisman, som förrättar inspektionen, omedelbart i tre exemplar, vilket torde kunna ske genom användande av kopieringspapper, en kortfattad rapport, däri angivas dag och tid för inspektionen, fordonets nummer, ägare och förare, de anmärkningar, vartill inspektionen givit anledning, meddelat föreläggande till eftersyn, den tid, inom vilken feLEN skola vara avhjälpta, samt den besiktningsman, hos vilken eftersyn skall ske. Av nämnda tre exemplar behåller statspolisen ett, det andra överlämnas till fordonets förare och det tredje tillställas den besiktningsman, hos vilken eftersyn skall ske.

Beträffande frågan, hos vilken besiktningsman eftersyn skall äga rum, torde samma bestämmelse böra gälla, som nu är föreskriven rörande eftersyn till följd av besiktningsmannens flygande besiktning, nämligen att sådan skall ske hos den besiktningsman, som med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden kan befinnas lämplig.

Samma befogenhet, som tillkommer besiktningsmannen i fråga om rätt att i vissa fall förbjuda användandet av ett fordon, som kan sägas utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten, har enligt de sakkunnigas förslag tillerkänts statspolisen. Beslut om förbud att använda ett fordon skall omedelbart underställas länsstyrelsens prövning och gälla, tills förbudet i vederbörlig ordning upphävs.

För att ett fordon, som blivit föremål för klanderfri undersökning från statspolisens sida, inom en kortare tid därefter icke onödigtvis skall bliva utsatt för förnyad inspektion, förutsätta de sakkunniga, att vid inspektions-tillfället till vederbörande överlämnas ett bevis om tidpunkten för inspektionen. Skulle fordonet kort efter denna hejdas för ny inspektion, torde beviset uppvisas och medföra, att undersökning icke skall behöva företagas i annat fall, än då polismannen finner särskilda skäl föreligga till antagande, att sådan ändock bör äga rum.

För att ytterligare öka effektiviteten i fråga om fordonstillsynen hava de sakkunniga föreslagit, att en sådan tillsyn med här angivna utökade befogenheter skall kunna utövas av jämväl andra polismän än statspolismän, därest de erhållit särskilt förordnande i sådant hänseende. Härom anföra de sakkunniga:

Vad förut anförts rörande utvidgad befogenhet för statspolisen i vad avser motorfordonstillsynen samt samarbetet med besiktningsmännen anse de sakkunniga böra i tillämpliga delar hava avseende jämväl å sådana polismän, som tillhöra särskild trafikpolisavdelning i stad och som genom stadens försorg undergått en mot statspolisens utbildning i motorfordonskunskap svarande utbildning samt prövning inför besiktningsman. Åt dylika polismän bör på framställning av stadens polischef av länsstyrelsen kunna meddelas förordnande att utöva fordonstillsyn. Genom en dylik utökning av polisens

i stad kompetensområde skulle den allmänna fordonstillsynens effektivitet givetvis ökas, i det att, vad t. ex. Stockholm angår, tillsynen skulle kunna utövas dag efter dag och icke endast vid de tillfällen, då statspoliser ställas till stadens polischefs förfogande för att användas vid fordonstillsyn.

I fråga om de statspoliser, som på grund av gällande bestämmelser efter viss tid återgått till respektive städers poliskårer, förutsätta de sakkunniga, att det förordnande att utöva fordonstillsyn, som må hava tidigare meddelats dem av länsstyrelse, alltjämt skall gälla, så länge vederbörande polischef finner detta med hänsyn till arten av polismannens tjänstgöring lämpligt. Givetvis bör dock länsstyrelsen kunna återkalla förordnandet, om detta av någon anledning finnes påkallat.

I fråga om myndigheternas inställning till frågan om en flygande besiktning, utövad av statspolisen, får jag i huvudsak hänvisa till de yttranden, som avgåvos över det av riksdagens år 1934 församlade revisorer under § 14 i deras berättelse framlagda förslaget om en överflyttning i besparingssyfte å statspolisen av besiktningsmännens flygande besiktning. Här torde endast behöva erinras om följande. Meningarna om lämpligheten av det ifrågasatta förslaget voro i hög grad delade. Omkring halva antalet länsstyrelser ansåg sig sålunda kunna giva förslaget sin anslutning, medan de övriga antingen uttalade sig i avstyrkande riktning eller ifrågasatte, att flygande besiktning borde utövas av såväl besiktningsmännen som statspolisen, därvid i vissa fall förordades ett samarbete dem emellan.

Såsom i annat sammanhang framhållits ingår redan nu i statspolisens allmänna uppgifter att tillse, att sådana motorfordon icke användas i trafik, som beträffande beskaffenhet och utrustning icke uppfylla i trafiksäkerhets-hänseende uppställda föreskrifter. Emellertid torde en polisman icke äga samma befogenheter som en besiktningsman i fråga om flygande besiktning. Enligt de sakkunniga torde en polisman sålunda icke äga formell rätt att för undersökning själv framföra det motorfordon, som besiktigas, att förelägga dess ägare att inställa fordonet till eftersyn hos besiktningsman eller att, då så kan anses erforderligt, förbjuda fordonets användande. I sist-nämnda hänseende synes det mig dock kunna ifrågasättas, huruvida icke åsyftad befogenhet i vissa fall måste anses tillkomma polisman. Till detta spörsmål återkommer jag i det följande. Mellan besiktningsmannens och polismannens fordonstillsyn föreligger emellertid därjämte den skillnaden att den förres tillsyn i motsats till den senares vanligen icke föranleder något åtal för den felande, när besiktningsman icke har skyldighet att vid anträffande av bristfälliga fordon anmäla vederbörande till polismyndighet.

Den av statspolisen i samband med vägtrafikövervakningen nu utövade tillsynen å motorfordonens beskaffenhet och utrustning har från olika håll vitsordats vara till avsevärt gagn för trafiksäkerheten. För att denna tillsyn skall på ett fullt tillfredsställande sätt fylla sitt ändamål, synes det likväl angeläget, att statspolismännen erhålla samma befogenheter, som nu tillkomma besiktningsmännen vid flygande besiktning. Utökas statspoliskåren i den omfattning, som chefen för socialdepartementet tidigare i

Departements-
chefen.

dag föreslagit, samt meddelas statspolismännen därjämte viss utbildning i motorfordonskännedom, torde statspolisens fordonstillsyn komma att utgöra ett synnerligen betydande led i åtgärderna för trafiksäkerhetens höjande.

Såsom nyss antytts förutsätter jag, att statspolismännen erhålla viss utbildning i motorfordonskännedom. De sakkunnigas förslag i sådant hänseende ävensom vad de anfört rörande fordonstillsynens utövande och vad därmed hör samman föranleder icke någon erinran från min sida. Vad från vissa håll anförts därom att statspolismännen även efter en dylik utbildning icke skulle bli kompetenta att utöva fordonstillsyn på ett sakkunnigt sätt, anser jag i stort sett sakna fog, i all synnerhet som, på sätt de sakkunniga framhållit, tillsynen icke torde behöva vara alltför ingående utan kunna inskränkas till en genomgång av de delar av fordonet, som äga omedelbar betydelse för trafiksäkerheten, såsom bromsar, styrinrättning och belysningsanordningar. Då eftersynerna alltjämt böra anföras åt besiktningsmännen, kommer det fordon, som brister i något av nu angivna hänseenden, att vid eftersynen hos besiktningsmannen bli föremål för en hela fordonet omfattande grundlig undersökning, därvid jämväl ur trafiksäkerhetssynpunkt möjligen förefintliga ytterligare brister kunna uppdagas.

Ett genomförande av de sakkunnigas förslag, att jämväl polismän, som icke tillhöra statspolisavdelning men som erhållit för fordonstillsyn erforderlig utbildning och vana, böra utrustas med samma befogenheter i nu förevarande hänseende som tjänstgörande statspolismän, synes kunna medföra en avsevärd ökning av fordonstillsynens effektivitet. Då statspolismännen rekryteras från poliskårerna i de städer, dit statspolisavdelningarna äro förlagda, och — efter viss tids tjänstgöring hos statspolisen — återgå till vederbörande poliskårer, komma nämligen dessa så småningom att till stor del bestå av motorutbildade och för fordonstillsyn särskilt lämpade polismän. Jag vill därför biträda de sakkunnigas ifrågavarande förslag.

Som tidigare anförts hava de sakkunniga uttalat, att en polisman för närvarande icke skulle äga förbjuda användandet av ett med fel behäftat fordon. Därest de sakkunnigas uppfattning härutinnan vore riktig skulle detta innebära, att en motorförare, även om hans fordon uppenbarligen befunne sig i ett trafikvådligt skick, icke skulle kunna hindras att till fara för den allmänna säkerheten framföra fordonet. För egen del kan jag icke dela denna uppfattning. I polisens allmänna skyldighet att förebygga brottsliga handlingar torde nämligen ingå befogenhet att förbjuda framförandet av fordon, som befinna sig i nyss omförmält skick, och att, därest förbudet icke åtlödes, söka hindra fordonets framförande. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det enligt 3 § i den av chefen för socialdepartementet den 12 december 1925 fastställda normalinstruktionen för polispersonal, vilken instruktion skall tjäna till ledning vid utfärdande av polisinstruktioner för de olika polisdistrikten i riket, åligger polisman, bland annat, att vara verksam för förhindrande av varje förfarande, som innefattar ett störande av eller en fara för den allmänna ordningen och säkerheten, ävensom att jämväl i övrigt söka förekomma sådana överträdelse av lag och allmänna stadganden, vilkas åtalande ankommer

å åklagarmyndighet. Vid nu angivna förhållande torde det icke vara erforderligt att meddela särskilda bestämmelser om polismans befogenhet i förevarande hänseende.

De sakkunniga hava härefter till behandling upptagit frågan, huruvida ägaren av ett fordon, som vid inspektion från statspolisens sida blivit föremål för anmärkning i fråga om sin beskaffenhet eller utrustning, bör ådömas *straffpåföljd*, och härom anförte:

De sakkunniga ansåge, att dylik påföljd ej borde undantagslöst stadgas. Denna uppfattning grundades främst därpå, att ett åläggande att inställa de bristfälliga fordonen till en avgiftsbelagd eftersyn hos besiktningsman torde komma att för vederbörande bliva i hög grad kännbart både ur ekonomisk och personlig synpunkt. En kriminalisering av förseelser rörande fordonsunderhållet utan hänsyn till förseelsernas grovhet vore dessutom ägnad att till skada för besiktningens ändamål skapa ett mindre gott förhållande mellan allmänheten och statspolisen. Av nu nämnda skäl föreslog de sakkunniga, att straffpåföljd ej skulle inträda i det fall, att den, som fått sig förelagt att inom viss tid inställa fordon till eftersyn på grund av bristfällighet av ringa betydelse, hos vederbörande åklagare, vilken i anledning härav mottagit angivelse, inom sju dagar efter utgången av nämnda tid med intyg av besiktningsman styrkte, att bristfälligheten blivit inom föreskriven tid avhjälpt.

Jag delar de sakkunnigas uppfattning, att en bristfällighet å fordonet av ringa betydelse icke bör för vederbörande medföra straffpåföljd. Det trafik-säkerhetsintresse, å vilket statspolisens fordonskontroll bör hava avseende, torde i flertalet fall komma att i tillräcklig grad bliva tillgodosett, därest vederbörande förelägges att inställa fordonet till en avgiftsbelagd eftersyn hos besiktningsman. Genom att hithörande smärre förseelser undantagas från straff, därest föreläggande om felens avhjälpande bevisligen efterkommits, torde därjämte undvikas, att onödig irritation uppstår mellan allmänheten och polismännen i samband med fordonstillsynens utövande.

Departements-
chefen.

De sakkunniga hava förutsatt, att statspolisens fordonstillsyn skall utövas såväl å landsbygden som i *städerna*. Enligt de av 1935 års riksdag godkända grunderna för en omorganisation av landsfogdebefattningarna med tillämpning från och med budgetåret 1936/1937 skola magistratsstäderna, med undantag av vissa närmare angivna städer med polismästare, ingå i området för landsfogdens polisverksamhet. Då landsfogdarna var i sitt län utöva befäl över statspolisen i länet, skulle statspolisens verksamhet genom landsfogdarnas försorg kunna utsträckas till att omfatta jämväl först angivna städer. Då emellertid — fränsett de undantagna polismästarstäderna — under en övergångstid även vissa andra magistratsstäder komma att lämnas utanför området för landsfogdens polisverksamhet, hava de sakkunniga upptagit frågan, huruvida ändringar i gällande bestämmelser angående statspolisen kunna anses erforderliga och i sådant hänseende anförte:

De sakkunniga förutsätta, att i den allmänna plan för ordningsstatspolisens verksamhet, som jämlikt 8 § kungörelsen den 16 september 1932 (nr

448) angående stats- och reservpolisen skall av vederbörande länsstyrelser fastställas, närmare föreskrifter lämnas angående ordningsstatspolisens trafikkontrollerande verksamhet och att därvid tillses, att densamma såvitt avser tillsynen å motorfordonsbeståndet, kommer att omfatta jämväl städerna. Beträffande dessa torde nu ifrågavarande verksamhet enligt planen böra förekomma, dels då statspolispersonal under patrullfärd passerar genom städerna, dels ock vid de särskilda tillfällen, då statspolispersonal ställes till polischefens i staden förfogande för att användas för utövande av tillsyn å motorfordonsbeståndet.

Därest statspolisens verksamhet regleras på sätt här föreslagits, synes det de sakkunniga icke erforderligt, åtminstone icke förrän viss erfarenhet vunnits rörande den nu föreslagna ordningen, att ändring äger rum i gällande bestämmelser angående statspolisen.

Departements-
chefen.

De sakkunnigas uttalande i frågan har icke givit mig anledning till erinran.

I fråga om *storleken* av den utökning av ordningsstatspolisens personal och utrustning, som kan anses erforderlig för ernående av en effektivare tillsyn å vägtrafiken, däri inbegripen fordonstillsynen, hava de sakkunniga helt anslutit sig till förslaget i kommunikationsdepartementets promemoria. Enligt detta förslag skulle personalen utökas med 67 man, varigenom densamma efter en av 1935 års riksdag beslutad ökning med 3 man skulle komma att uppgå till 270 man. Därjämte skulle statspolisen under sommarhalvåret tillfälligt förstärkas med 50 man. De sakkunniga anföra i nu förevarande avseende:

De sakkunniga vilja erinra om att under den tid ordningsstatspolisen varit i verksamhet det undan för undan allt tydligare visat sig, att dess personal är otillräcklig för att arbetet skall kunna bedrivas på ett tillfredsställande sätt. Det behov av ökning av personalen, som sålunda gjort sig gällande, är särskilt framträdande under tiden från mitten av april till början av oktober. Under denna tid ökas nämligen statspolisens arbetsbörda i hög grad, till stor del beroende på den då livligare vägtrafiken. Vidare fordras under samma tid i betydligt större omfattning än eljest statspolisens biträde vid ordningens upprätthållande å marknader, dansbanor och andra nöjesplatser, för övervakande av bestämmelserna om jakt och fiske samt för spaning beträffande olaga rusdryckshantering och dylikt.

Vidare vilja de sakkunniga erinra om att länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län samt statspolisintendenten till Kungl. Maj:t ingivit framställningar om förstärkning av ordningsstatspolisen. I det till 1935 års statsverksproposition fogade statsrådsprotokollet förklarade emellertid chefen för socialdepartementet, att han icke vore beredd att taga ställning till dessa förslag, enär enligt hans förmenande vidare erfarenhet borde avvaktas, innan ytterligare utvidgning av statspolisorganisationen företoges.

Såsom exempel på otillräckligheten i det nuvarande personalbeståndet åberopa de sakkunniga förhållandena inom Västerbottens län. Länet omfattade, anföra de sakkunniga, en areal av i runt tal 60,000 kvadratkilometer samt hade för närvarande ett invånarantal av något över 210,000 personer. Antalet i länet registrerade motorfordon den 31 december 1934 utgjorde

3,705. För daglig normal tjänstgöring inom länet, som för närvarande underginge en hastig industriell utveckling, funnes tillgänglig ordningsstatspolisen i Umeå, bestående av 1 överkonstapel, som tillika vore föreståndare för kriminalstatspolisen, samt 3 konstaplar. Att nämnda antal vore otillräckligt för att kunna fylla avdelningens mångskiftande uppgifter syntes de sakkunniga uppenbart. Även om förhållandena inom andra län icke vore fullt jämförbara, torde dock, såsom även gjorts gällande av vissa länsstyrelser, ordningsstatspolisens personalbestånd överlag vara otillräckligt.

De sakkunniga anföra härefter:

Då de sakkunniga haft att taga ställning till frågan om storleken och sammansättningen av den för ernående av en effektivare övervakning å vägtrafiken erforderliga förstärkningen av ordningsstatspolisen, har det stått klart för de sakkunniga, att den ifrågasatta ökningen bör genomföras på sådant sätt, att därmed tillgodoses icke blott kraven på förbättrad tillsyn å vägtrafiken utan även önskemålen, att ordningsstatspolisen skall bliva väl skickad att även i övrigt fullgöra de olika uppgifter, som åvila den, bland annat att, då så erfordras, på ett effektivt sätt biträda vid upprätthållande av allmän ordning och säkerhet.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle utökningen av ordningsstatspolisens personal och utrustning med motorfordon samt organisationens omfattning efter sådan utökning te sig på sätt framgår av följande sammanställning:

Avdelning	Kommissarier		Överkonstaplar		Konstaplar		Ridhästar		Automobiler		Motorcyklar	
	Ökning	Totalt	Ökning	Totalt	Ökning	Totalt	Ökning	Totalt	Ökning	Totalt	Ökning	Totalt
Stockholm ...	—	1	1	4	10	45	(— 2)	20	3	9	—	2
Eskilstuna ...	—	—	—	1	2	5	—	—	⁴⁾ 1	2	—	—
Norrköping ¹⁾ ...	—	—	—	1	2	8	—	2	1	3	—	1
Jönköping ...	1	1	—	1	5	11	7	7	1	3	1	1
Växjö ...	—	—	—	1	1	4	—	—	⁴⁾ 1	2	—	—
Kalmar ...	—	—	—	1	1	7	—	—	1	3	—	—
Karlskrona ²⁾ ...	—	—	—	1	—	3	—	—	—	2	—	—
Malmö ...	—	1	—	2	6	23	—	10	2	8	—	1
Göteborg ...	—	1	1	3	8	33	—	12	3	8	—	1
Skövde ...	—	—	—	1	2	5	—	—	⁴⁾ 1	2	—	—
Karlstad ...	—	—	—	1	1	7	—	—	1	3	—	—
Örebro ...	1	1	—	1	5	11	7	7	1	3	1	1
Västerås ...	—	—	—	1	2	5	—	—	⁴⁾ 1	2	—	—
Falun ...	—	—	—	1	2	9	—	—	⁴⁾ 1	3	—	—
Gävle ...	—	1	1	1	5	14	⁵⁾ 5	7	1	4	—	1
Sundsvall ...	—	1	—	1	3	16	—	7	1	4	—	1
Östersund ...	—	—	—	1	2	5	—	—	—	2	—	—
Umeå ...	—	—	—	1	4	7	—	—	1	3	—	—
Luleå ³⁾ ...	—	1	—	1	1	19	—	7	—	6	—	1
Summa	2	8	3	25	62	237	19	79	21	72	2	10

¹⁾ En patrull om två konstaplar med en bil tills vidare förlagd i Skänninge.

²⁾ En patrull om två konstaplar med en bil tills vidare förlagd i Svängsta.

³⁾ Tre patruller om sammanlagt sex man med tre bilar förlagda i Tornedalen.

⁴⁾ I utbyte mot nuvarande motorcykel.

⁵⁾ Därtill 2 hästar, överflyttade från avdelningen i Stockholm.

Det föreslagna antalet kunde enligt de sakkunniga icke anses för högt, därest man önskade åstadkomma påtagliga resultat av statspolisens övervakning av vägtrafiken och bereda statspolisen möjlighet att på ett ändamålsenligt sätt fullgöra sina övriga åligganden. I anslutning härtill har anförts:

Då de sakkunniga ansett utökningen kunna hållas inom ramen av 67 man, har detta berott på dels att de sakkunniga utgått från att den ökade tillsynen kommer att medföra en allmän förbättring av vägtrafiken och därmed även ett till viss gräns successivt minskat behov av personal, dels ock att i förslaget ingå ej mindre än 16 beridna polismän, varjämte tillkommer att överkonstaplarna i Jönköping och Örebro föreslås göras beridna. Genom att sålunda 18 beridna polismän tillföras statspolisen, kan, där så erfordras, ett antal icke beridna polismän, betydligt överstigande 18, frigöras från de uppgifter, för vilka beriden personal är särskilt lämpad att användas och vilka eljest måste fullgöras av icke beridet manskap, samt få sig anförtrödd tillsyn av vägtrafiken. I fråga om den beridna personalen må vidare framhållas, att densamma är lämpad och jämväl i viss omfattning användes tillsammans med den övriga personalen för tillsyn av vägtrafiken i närheten av sina förläggningssorter.

Beträffande den föreslagna fördelningen av personal och utrustning m. m. mellan de olika statspolisavdelningarna har av de sakkunniga framhållits, att densamma uppgjorts med hänsyn till de erfarenheter, som vunnits under statspolisens hittillsvarande verksamhet, och att syftet därvid varit att söka åstadkomma bästa möjliga tillsyn å vägtrafiken, samtidigt som statspolisens övriga arbetsuppgifter skulle kunna tillgodoses på ett effektivt sätt.

Med anledning av den betydligt ökade arbetsbörda, som under sommarhalvåret åvilar statspolisen, hava de sakkunniga, i likhet med vad som föreslogs i kommunikationsdepartementets promemoria, därjämte förordadt, att årligen under tiden den 15 april—den 14 oktober statspolisen beredes en tillfällig förstärkning av 50 man, vilka beräknats kunna rekryteras huvudsakligen bland de från statens polisskola för militära underbefäl avgående eleverna.

Vad härefter angår *kostnaderna* för den föreslagna utökningen av ordningsstatspolisen hava de sakkunniga med utgångspunkt från kostnaderna för statspolisens nuvarande sammansättning beräknat desamma på sätt framgår av följande sammanställning:

<i>Årliga löpande kostnader.</i>		Kronor
a) 67 ordinarie polismän à 4,985		333,995
b) 19 ridhästar à 1,345		25,555
c) 21 automobiler à 3,180	66,780	
varifrån emellertid bör avdragas årskostnaden för de ut-		
bytta 5 motorcyklarna à 1,590	7,950	
vadan nettoökningen utgör		58,830
d) 2 motorcyklar à 1,590		3,180
e) ökning i kostnaderna för expeditiionslokaler m. m.		5,000
f) ökning i expenskostnader och dylikt		2,000

	Kronor
g) rese- och traktamentsersättningar för 67 man à 740	49,580
h) utbildningskurser inför vederbörande besiktningsmän m. m.	4,000
i) 50 omgångar uniformspersedlar (till 50 extra polismän, vapenrock, byxor, kappa och skärmmössa med regnskydd) à 295	14,750
j) dagarvoden till 50 extra polismän under 183 dagar à 5	45,750
k) dagtraktamenten under 6 månader till 50 extra polismän (efter samma grunder som till de ordinarie ordningsstatspoliserna): 370 kronor per man.....	18,500
	<hr/> Summa kronor 561,140

Årliga förnyelsekostnader.

	Kronor
a) hästbeståndet (förnyelsetid 11—12 år).....	2,600
b) automobilparken (förnyelsetid 5 år).....	31,500
c) motorcykelparken (förnyelsetid 3 år)	1,600
	<hr/> Summa kronor 35,700

Uppsättningskostnader.

	Kronor
a) 19 ridhästar med mundering à 1,600	30,400
b) 21 automobiler à 7,500	157,500
c) 2 motorcyklar med sidvagn à 2,400	4,800
d) 67 omgångar utrustning och beväpning till polismännen (pistol, sabel, stål hjälm, läderpersedlar och viss vinterutrustning m. m.) à 165	11,055
e) 12 skrivmaskiner	4,200
f) möbler i expeditiionslokaler	4,250
g) utbildning av statspoliser i motorfordonskunskap	10,000
h) 50 omgångar beväpning och utrustning till 50 extra polismän, (pistol, sabel, stål hjälm, läderpersedlar m. m.) à 110	5,500
	<hr/> Summa kronor 227,705

De sakkunniga framhålla, att från den under »Årliga löpande kostnader» upptagna posten 14,750 kronor, avseende utrustning för de 50 extra polismännen, torde kunna avdragas omkring 8,850 kronor. Det syntes nämligen ändamålsenligt, att de extra polismännen eller de polisdistrikt, i vilka polismännen vunne anställning, bereddes tillfälle att till 60 procent av inköpssumman inlösa uniformspersedlarna.

Därest hänsyn toges till nämnda avdrag skulle alltså sammanlagda årskostnaderna, däri inbegripet förnyelsekostnaderna, uppgå till 587,990 kronor.

Den under »Uppsättningskostnader» upptagna posten à 10,000 kronor för utbildning av statspoliser i motorfordonskunskap avser kostnaden för första årets utbildning. Såsom framgår av uppställningen rörande de årliga löpande kostnaderna har för därefter följande år för samma ändamål räknats med en kostnad av endast 4,000 kronor.

De sakkunniga hava i följande sammanställning upptagit samtliga kostnader för ordningsstatspolisens organisation efter ett genomförande av det framlagda förslaget:

	Kronor
a) 270 polismän (1,010,000 + 333,995)	1,343,995
b) 79 ridhästar (80,700 + 25,555)	106,255
c) 72 autobiler och 10 motorecyklar med sidvagn (163,500 + 58,830 + 3,180)	225,510
d) expeditiionslokaler m. m. (60,000 + 5,000)	65,000
e) expenskostnader m. m. (18,000 + 2,000)	20,000
f) rese- och traktamentsersättningar (141,000 + 49,580)	190,580
g) utbildningskurser för motorfordonsbesiktning	4,000
h) förnyelse av hästbeståndet (4,000 + 2 600)	6,600
i) förnyelse av motorfordonsbeståndet (35,700 + 31,500 + 1,600) ...	68,800
k) polisskoleelevernas tjänstgöring	70,150
<hr/>	
Summa kronor 2,100,890	

De sakkunniga, som föreslå, att den utökade statspolisorganisationen bör träda i verksamhet den 1 januari 1937, framhålla vidare, att, då kostnaderna för den nya organisationens uppsättning komma att falla på det budgetår, då organisationen genomföres, dessa givetvis bliva relativt höga under nämnda år. Kostnaderna hava beräknats under budgetåret 1936/1937 uppgå till följande belopp: uppsättningskostnader 227,705 kronor, hälften av de under »Årliga löpande kostnader» upptagna posterna a)—g) eller 239,070 kronor, hela posten i), 14,750 kronor, (för senare budgetår, såsom nyss nämnts, reducerad med 8,850 kronor), dagarvoden till 50 extra polismän under 77 dagar à 5 kronor per dag, 19,250 kronor, samt dagtraktamenten till sistnämnda polismän under 2½ månader — 155 kronor per man — 7,750 kronor, eller sammanlagt 508,525 kronor.

Flertalet av de myndigheter, som yttrade sig över promemorian och som därvid uttalade sig i frågan om storleken av statspolisens personal, tillstyrkte en utökning av densamma eller förklarade sig icke hava någon erinran mot förslaget.

Bland de yttranden, som sålunda avgåvos, må här framhållas följande:

Länsstyrelsen i Kronobergs län: För fullgörande av statspolisens föreslagna åligganden torde en utökning av statspolisen bliva ofrånkomlig. Förslaget i denna del funne sig länsstyrelsen så mycket hellre böra tillstyrka, som det visat sig, att statspolisen i länet redan nu vore så betungad med arbete, att en utökning av personalen vore behöfvig. För behörigt fullgörande av nu föreslagna åligganden torde statspolisen i länet, som för det nya ändamålet svårigen kunde utan eftersättande av andra uppgifter disponera någon del av nuvarande personal, vara i behov av två nya konstuplar, i stället för enligt förslaget en.

Länsstyrelsen i Kalmar län: Då antalet befattningshavare inom statspolisen från början varit alltför knappt tillmätt och dess arbetsbörda alltmer ökat samt denna genom de nu ifrågasatta arbetsuppgifterna komme att än ytterligare stegas, hade det tvivelsutan varit välbetänt att nu företaga en något större utvidgning av personalen än de sakkunniga föreslagit. Därest emellertid av ekonomiska skäl detta ej ansåges böra ske, syntes i varje fall kårens avdelning inom Kalmar län böra utökas med ytterligare två man i stället för föreslagna en, varigenom den komme att bestå av fyra patruller, envar om två man samt en överkonstapel, detta med hänsyn särskilt till länets längsträckthet och residensstadens, såsom stationsort för länspolisavdelningen, belägenhet i en utkant av länet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län uttalade, att en förutsättning för att statspolisen skulle bli i stånd att åtaga sig en ökad fordonskontroll vore, att dess numerär avsevärt ökades.

Länsstyrelsen i Hallands län: Länsstyrelsen ville livligt instämma i det i promemorian gjorda uttalandet, att, även om efterbesiktningstväranget bibehölls, det vore önskligt och behöfligt att i myndigheternas händer lades en utvidgad möjlighet till fordonskontroll genom statspolisens försorg. Den föreslagna utökningen av statspolisens personal vore i och för sig ganska måttligt avvägd och skulle, om den kunde genomföras, av länsstyrelsen hälsas med stor tillfredsställelse.

Länsstyrelsen i Värmlands län: som avstyrkte de i promemorian föreslagna ändringarna med avseende å besiktningsväsendet, uttalade, att länsstyrelsen i likhet med vad besiktningsmännen i länet anført ansåge, att lämpliga åtgärder för en förbättrad trafikkontroll borde vidtagas och att statspolisen borde beredas möjlighet att i större utsträckning än hittills medverka vid denna kontroll.

Länsstyrelsen i Örebro län hade icke något att erinra mot den föreslagna omorganisationen, som även ur andra än i förslaget angivna synpunkter måste anses lämplig.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län förordade, att de periodiska efterbesiktningarna bibehölls, men ansåge ändock, att övervägande skäl talade för en utvidgning av statspolisen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län: Beträffande förslaget om statspolisens utökning hade länsstyrelsen icke funnit anledning till erinran. Den föreslagna ökningen av statspolisen inom Jämtlands län med två konstuplar funne länsstyrelsen nödvändig för att statspolisen inom länet skulle kunna på ett tillfredsställande sätt bedriva den nu föreslagna utökade fordonskontrollen. Den säsongmässiga ökning i personalbehovet, som föreslagits, funne sig länsstyrelsen böra tillstyrka, då otvivelaktigt stora fördelar härigenom skulle vinnas.

Länsstyrelsen i Norrbottens län funne med hänsyn till de ökade arbetsuppgifterna för ordningsstatspolisen den föreslagna förstärkningen vara tämligen väl avvägd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade, att, därest en ny viktig uppgift i arbetet för trafiksäkerhetens förbättrande tilldelades statspolisen, styrelsen insåge önskemålet, att antalet polismän icke tillmättes för knappt.

Statskontoret: Mot det framlagda förslaget om ökning av statspolisens styrka med hänsyn till de nya arbetsuppgifter, som skulle tillföras statspolisen, vore från statskontorets sida intet annat att erinra än att ökningen enligt statskontorets mening förefölle vara väl kraftig. Statskontoret ifrågasatte, huruvida det icke torde få anses lämpligt att åtminstone tillsvidare och i avvaktan på erfarenhet, huru de föreslagna omläggningarna beträffande fordonskontrollen komme att verka, begränsa ökningen och eventuellt genomföra den etappvis.

Det har från olika håll vitsordats, att statspolisens nuvarande antal är otillräckligt för att statspolisen skall i önskvärd omfattning kunna ombesörja den mångfald viktiga uppgifter, som redan nu åvilar densamma. Sålunda bestå flera av statspolisavdelningarna av förutom en överkonstapel endast tre man. Med hänsyn härtill torde det vara vanligt, att vägtrafikövervakningen — oaktat densamma får anses utgöra en av statspolisens viktigaste uppgifter — får stå tillbaka för andra funktioner, som icke tåla uppskov. Därest en nödig förbättring skall kunna åstadkommas i fråga om

Departements-
chefen.

trafikförhållandena å landsbygden, vilka, enligt vad som torde vitsordas från ansvarskännande håll, i många fall lämna rum för allvarliga anmärkningar, är det ofrånkomligt att ganska avsevärt utöka statspolisens nuvarande personal och utrustning. Härtill kommer, att övertagandet av vissa av besiktningsmännens nuvarande funktioner kommer att ställa ökade krav på statspolisen.

I likhet med de sakkunniga finner jag, med hänsyn till vårt lands vidsträckta vägnät, den föreslagna utökningen med 67 man under hela året måhända knappt tilltagen. Då jag likväl icke anser mig böra för närvarande förorda en större utökning av antalet, beror detta på, bland annat, att statspolisen enligt förslaget skall beredas en extra förstärkning av 50 man under sommarhalvåret, d. v. s. den tid, då trafikintensiteten är störst. Även om de extra polismännen, vilka huvudsakligen torde komma att rekryteras bland de från polisskolorna avgående eleverna, helt naturligt icke kunna beräknas bli lika användbara som fullt utbildade och erfarna polismän, torde denna förstärkning bli av stort värde. Vid bedömandet av frågan om storleken av statspolisens utökning torde, såsom av de sakkunniga framhållits, icke böra bortses från det förhållandet, att det skäligen kan förväntas, att den ökade tillsynen efter några års förlopp skall komma att medföra betydligt förbättrade trafikförhållanden och därmed även minskat arbete för statspolisen. Med hänsyn slutligen till de avsevärda kostnader, som äro oundvikliga vid en utökning av statspolisorganisationen, synes man vid fastställandet av organisationens storlek böra framgå med viss försiktighet.

Vad förslaget innehåller i fråga om statspolisens utrustning med motorfordon föranleder icke någon erinran från min sida.

I fråga om de föreslagna 67 polismännens hänförande till olika statspolisavdelningar torde det jämlikt 5 § 3 mom. lagen den 6 juni 1925 om polisväsendet i riket sedermera få ankomma på Kungl. Maj:t att efter fördragning av chefen för socialdepartementet därom besluta.

De beräknade kostnaderna för den stadigvarande utökningen av statspolisens organisation bygga på motsvarande kostnader för 1935 års organisation. Häremot torde icke vara annat att erinra, än att särskilda förnyelsekostnader torde böra inräknas i anslagen endast sådana år, då förnyelse av materiel verkligen äger rum. Under de närmaste åren synas förnyelsekostnader icke behöva ifrågakomma. De beräknade årskostnaderna för de 50 extra polismännen, sammanlagt uppgående till 70,150 kronor, synas mig med hänsyn till den betydelse, som den extra förstärkningen under sommarhalvåret kan antagas få för trafikövervakningen, vara väl motiverade.

Ehuru ändringarna i besiktningsorganisationen föreslagits skola genomföras först den 1 juli 1937, synes det, med hänsyn bland annat till fördelen av att dessförinnan tillfälle beredes statspolisen till erforderlig motorutbildning och erfarenhets vinnande, lämpligt att den utökade polisorganisationen träder i verksamhet redan den 1 januari 1937.

De sakkunniga hava slutligen till behandling upptagit frågan rörande *sättet för bestridande av de av den utökade statspolisorganisationen för-*

anledda *kostnaderna*. Till en början hava de sakkunniga därvid hänfört sig till en i kommunikationsdepartementets promemoria verkställd beräkning i fråga om storleken av de kostnader, som vägtrafikövervakningen kan för statspolisens vidkommande anses föranleda. Enligt denna beräkning, vilken givetvis endast kan vara av approximativ natur, skulle vägtrafikens andelar i statspolisens kostnader te sig på följande sätt, därvid de olika posterna hänföra sig till den tidigare angivna sammanställningen av den utökade polisorganisationens kostnader:

Posterna b) och h) torde tillgodose huvudsakligast allmänna ordningens och säkerhetens upprätthållande i inskränkt bemärkelse, medan däremot posten g) helt hänförde sig till vägtrafiktillsynen. Av de 270 polismännen (posten a) syntes under normala förhållanden minst hälften kunna beräknas bliva dagligen sysselsatt med vägtrafikens övervakande (patrullering, besiktning, rapportskrivning m. m.). Jämväl kostnaderna under d), e), f) och k) torde till minst hälften kunna anses belöpa å samma övervakning. Posterna under c) och i) torde slutligen till minst två tredjedelar böra hänföras till samma verksamhet.

Å vägtrafikens övervakning skulle alltså lågt räknat följande angivna kostnader (avrundade) kunna anses belöpa, nämligen:

	Kronor
hälften av posten a).....	672,000
två tredjedelar av posten c)	150,340
hälften av posterna d), e) och f)	137,790
hela posten g)	4,000
två tredjedelar av posten i)	45,860
hälften av posten k)	35,075
Summa kronor	1,045,065

De sakkunniga anföra i anslutning härtill:

Det förhållandet, att tillsynen å vägtrafiken torde kunna i runt tal anses åsamka 50 procent av hela kostnaden för ordningsstatspolisens verksamhet, synes de sakkunniga utgöra ett visst stöd därför, att den trafik, som i främsta rummet föranleder behovet av särskild övervakning, nämligen motorfordonstrafiken, också får med skäligt belopp deltaga i kostnaderna för denna verksamhet. Mot denna uppfattning, som framförts i kommunikationsdepartementets promemoria, har från vissa håll invänts, att samhällets övervakning av att gällande lagar och bestämmelser efterlevdes, vore en hela samhällets angelägenhet och att fördenskull kostnaderna för en speciell övervakning icke borde övervältras på dem, som framför andra kunde tänkas komma att bryta mot vissa förefintliga lagar och författningar. De sakkunniga medgiva, att för nämnda invändning torde finnas visst fog, men anse det ändock försvarligt att låta motorfordonsägarna, såsom intagande en särställning i vägtrafikavseende, bidraga till samhällets kostnader för övervakning av att dessa efterleva gällande bestämmelser. Motortrafiken kan nämligen på grund av sin egen natur sägas i alldeles särskild grad medföra risker för ett överträdande av de för densamma gällande bestämmelserna. Ett medgivande från samhällets sida till motortrafik över huvud förutsätter sålunda, att i samband därmed sådana åtgärder vidtagas, att samhället i möjligaste mån skyddas för de så att säga permanenta faror, som

motortrafiken innebär. Det må här erinras om att i nämnda syfte införts föreskrift om att ett motorfordon icke får tagas i bruk, utan att å fordonet finnes gällande en särskild trafikförsäkring, vars kostnad helt skall gäldas av fordonsägaren. Vidare bör framhållas, att motorfordonens ägare redan nu i stor utsträckning genom tillvaron av avgiftsbelagda fordonsbesiktningar, vilka främst äro tillkomna i allmänhetens intresse, bidra till bestridandet av kostnaderna för samhällets övervakning av att fordonen till sin beskaffenhet fylla uppställda fordringar. Det framlagda förslaget om fordonstillsyn, utövad av statspolisen, innebär, att vissa sådana besiktningar skulle komma att ersättas av denna tillsyn. Än vidare må framhållas, att vägtrafiktillsynen kan sägas utgöra icke endast ett samhällets intresse utan jämväl ett intresse för trafikens utövare själva. Det torde nämligen vara av stort värde för alla gentemot bestämmelserna lojala vägtrafikanter, att trafikulturen och säkerheten å vägar och gator höjas genom ett effektivt efterhållande av den mindre lojala delen av vägtrafikanterna. Slutligen må beaktas, att statsmakterna ansett, att kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens väg-, bro- och vägtrafikinspektion helt samt vägorganisationen i länen till övervägande del äro av sådan art, att desamma böra bestridas av automobilskattemedel.

Det skulle kunna anses ligga närmast till hands, att kostnaderna för statspolisens utökning i sin helhet täcktes av automobilskattemedel. Emellertid vilja de sakkunniga framhålla, att, medan hittills de å riksstatens inkomstsidan redovisade inkomsterna av besiktningsväsendet samt det under sjätte huvudtiteln anvisade anslaget för ifrågavarande ändamål upptagits med samma belopp, enligt de sakkunnigas förslag till besiktningsorganisation inkomsttiteln skulle efter organisationens genomförande med ett beräknat belopp av 223,900 kronor överstiga sagda anslag. Med hänsyn härtill synas kostnaderna för statspolisens utökning endast till den del, de överstiga sagda belopp, böra täckas av automobilskattemedel. Statspolisens utökning har, enligt vad tidigare omnämnts, beräknats draga en kostnad av 587,990 kronor. Av automobilskattemedel skulle alltså behöva årligen tagas i anspråk skillnaden mellan 587,990 och 223,900, eller 364,090 kronor, motsvarande i avrundat tal 365,000 kronor.

De sakkunniga hava därefter uttalat, att därest sistnämnda kostnader icke ansåges kunna rymmas inom nuvarande ram av automobilskattemedel, fordonsskatten borde undergå en mindre höjning. I sådant hänseende skulle en höjning med 2 kronor för varje automobil och omnibus samt 1 krona för varje motorcykel medföra en mot nämnda belopp ungefärligen svarande merinkomst.

Med hänsyn till att inkomsterna av besiktningsväsendet inlevererades till statsverket först året efter det, under vilket de uppburits, komme, fortsätta de sakkunniga, under budgetåret 1936/1937 dessa inkomster icke, såsom för följande budgetår räknats med, att överstiga utgifterna för besiktningsväsendet. Under första budgetåret syntes fördenskull, utöver angivna summa av 365,000 kronor, ett ytterligare belopp, i avrundat tal 145,000 kronor, böra bestridas av automobilskattemedel.

Förslaget att kostnaderna för den ifrågasatta utökningen av statspolisorganisationen skola bestridas av motorfordonstrafiken har av flertalet hörda myndigheter lämnats utan erinran. Endast överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Uppsala, Blekinge och Hallands län hava i frågan haft en avvikande

mening, i det de ansett övervakningen av motortrafiken vara en hela samhällets angelägenhet och därför böra bekostas av vanliga skattemedel.

Länsstyrelsen i Hallands län har därutöver anført, att ifrågavarande kostnader icke huvudsakligen hänförde sig till en bilteknisk kontroll utan en vanlig ordningsuppgift, vilken för övrigt redan inginge i statspolisens åligganden att fullgöra. Det syntes ganska ologiskt att belasta biltrafiken kostnaderna för utökning av en uppgift, vars dittillsvarande del gäldades av vanliga statsmedel.

1935 års vägsakkunniga, som tillstyrkt förslaget, hava uttalat:

De vägsakkunniga finna det skäligt, att motortrafikanterna i sin mån bidra till statsverkets kostnader för övervakning av motortrafiken och kontroll å fordonens beskaftenhet. Mot storleken av det föreslagna bidraget synes ej heller något med fog kunna erinras. På grund av vad sålunda anförts tillstyrka de vägsakkunniga att, därest statspolisens styrka ökas i syfte att främja trafiksäkerheten, till bidrag till kostnadsökningen för statspolisväsendet av automobilskattemedel anslås det belopp, som kan vara erforderligt för ändamålet utöver vad som inlevereras från automobilbesiktningssväsendet.

Länsstyrelsen i Stockholms län har väl ansett, att ifrågavarande kostnader böra bäras av motortrafiken, men tillika framhållit, att detta borde ske genom ianspråktagande av automobilskattemedel och att ett överskott å besiktningssväsendet borde föranleda någon minskning av besiktningsmännens förrättningsavgifter.

Automobilklubben och motormännens riksförbund hava i frågan anført, att de på det bestämdaste motsatte sig förslaget, att ökningen av statspolisens numerär skulle bestridas av överskott från inkomsterna av besiktningssväsendet och av automobilskattemedel. Ett överskott av inkomsterna från besiktningssväsendet borde rättvisligen komma den del av allmänheten, som betalade besiktningskostnaderna, till godo i form av sänkta avgifter för besiktningsförrättningar och dylikt.

Enligt inom departementet på grundval av införskaffade uppgifter verkställda beräkningar skulle statspolisens sammanlagda kostnader till omkring 50 procent komma på vägtrafiktillsynen. Då denna i stor utsträckning utövas i samband med fullgörandet av åtskilliga andra, statspolisens åliggande uppgifter, är det givetvis vanskligt att med full tillförlitlighet uppskatta storleken av de kostnader, som vägtrafiktillsynen ensam kan föranleda. Förenämnda beräkningar synas mig emellertid gjorda med tillbörlig försiktighet.

Med hänsyn till vägtrafiktillsynens stora anpart i statspolisens kostnader hava de sakkunniga förordat, att motortrafiken borde bidra till dessas bestridande. Vad de sakkunniga till stöd härför anført anser jag mig kunna i huvudsak biträda. Jag vill därvid särskilt understryka, att det förhållandet, att samhället på grund av med motortrafiken förenade trafikfaror nödgats vidtaga särskilda åtgärder för trafikens bedrivande under såväl för allmänheten som för motorförarna själva någorlunda betryggande former, synes väl motivera, att denna trafik också i viss utsträckning får svara för de av de särskilda åtgärderna uppkommande kostnaderna.

Departements-
chefen.

De sakkunniga hava rörande frågan, i vilken utsträckning motortrafiken bör deltaga i nu berörda kostnader, icke gjort något principuttalande utan inskränkt sig till att förorda, att de av statspolisens utökning för-
anledda kostnaderna böra täckas av medel, som direkt eller indirekt inflyta från motortrafiken. Därvid skulle i första hand tagas i anspråk vanliga skattemedel till ett belopp, motsvarande den beräknade skillnaden mellan inkomsterna av besiktningsväsendet och utgifterna för detsamma. Vad som därefter erfordrades skulle utgå av automobilskattemedel. De sakkunnigas förslag härutinnan har icke givit mig anledning till annan erinran än att det synes mest rationellt, att, då de föreslagna 19 ridhästarna icke omedelbart betingas av effektiviseringen av trafikkontrollen, kostnaderna för detsamma, beräknade till 25,555 kronor, icke inräknas i de kostnader, som böra bestridas av från motortrafiken härflytande inkomster.

Enligt de av mig tidigare förordade grunderna för beräkning av besiktningsväsendets inkomster och utgifter skulle de förra kunna väntas överstiga de senare med i runt tal 390,000 kronor. Bortsett från budgetåren 1936—1938 skulle i anledning av den utökade polisorganisationen under därpå följande budgetår behöva av automobilskattemedel tagas i anspråk skillnaden mellan kostnaderna för utökningen, beräknade till 526,735 kronor, och 390,000 kronor, eller omkring 136,700 kronor. Nämda belopp å 526,735 kronor, som icke innefattar kostnader för förnyelse av materiel, motsvarar det av de sakkunniga i förut återgiven sammanställning för årliga löpande kostnader angivna beloppet, 561,140 kronor, efter avdrag av dels kostnaderna för underhåll av de 19 ridhästarna, 25,555 kronor, dels ock 8,850 kronor av det för uniformspersedlar upptagna beloppet (se sid. 68 och 69).

Då med hänsyn till nu gällande grunder för besiktningsmännens inleverering till statsverket inkomsterna av och utgifterna för besiktningsväsendet kunna beräknas under budgetåret 1936/1937 i stort sett komma att täcka varandra, torde för nämnda budgetår kostnaderna för den ifrågasatta utökningen böra helt täckas av automobilskattemedel. Under budgetåret 1937/1938 komma de ekonomiska verkningarna av de nu föreslagna ändringarna i besiktningsväsendet att delvis göra sig gällande, varför ett visst överskott kan beräknas uppkomma å besiktningsväsendet.

De anslag för budgetåret 1936/1937, vilka erfordras i anledning av ifrågasvarande utökning, hava tidigare i dag äskats under femte huvudtiteln, punkterna 150—153 och 158, till vilka jag torde få hänvisa. De löpande kostnaderna för tiden den 1 januari—den 30 juni 1937 jämte uppsättningskostnaderna hava i nämnda punkter beräknats till sammanlagt 428,100 kronor, vilket belopp alltså skulle utgå av automobilskattemedel.

Det torde här böra erinras om att under förenämnda punkt 150 föreslagits, att vissa av den nuvarande statspolisorganisationens kostnader, tillhoppa 154,500 kronor, avseende anskaffning och utbyte av autobiler och motorcyklar samt underhåll och drift av motorfordon, jämväl skola täckas av automobilskattemedel. Tillhoppa skulle för budgetåret 1936/1937 för ord-

ningsstatspolisorganisationen alltså tagas i anspråk sådana medel till ett belopp av 582,600 kronor.

Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad i det föregående anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över det av mig framlagda förslaget till omläggning av automobilbesiktningsväsendet med mera, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av frågan.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Inledning</i>	1
<i>Översikt av besiktningsväsendets och ordningsstatspolisens nuvarande uppgifter och organisation</i>	3
Det nuvarande besiktningsväsendets huvudsakliga uppgifter	3
Besiktningsmännens anställningsförhållanden m. m.	6
Besiktningsmännens ersättning	6
Ordningsstatspolisens nuvarande organisation och huvudsakliga uppgifter	8
<i>Förslag till skärpt övervakning av vägtrafiken genom ordningsstatspolisen och i samband därmed viss inskränkning av besiktningsmännens uppgifter</i>	10
Övervakningen av vägtrafiken i allmänhet	10
Första besiktning	13
Periodisk efterbesiktning	14
Besiktningsmännens övriga uppgifter	18
Departementschefen	24
<i>Förslag till vissa ändringar i besiktningsorganisationen</i>	28
Besiktningsmännens antal	30
Departementschefen	33
Besiktningsmännens tillsättning	35
Departementschefen	36
Förrättningsavgifternas storlek	36
Departementschefen	37
Kontroll rörande besiktningsmännens uppbörd och redovisning	38
Uppbörden inom besiktningsväsendet	38
Grunderna för inleverering av uppbördsmedel till statsverket och villkoren för besiktningsmännens avlöning	39
Departementschefen	46
Vikarie för besiktningsman m. m.	49
Departementschefen	52
Besiktningsmän med lön eller pension från statsverket	53
Departementschefen	54
Chefsmyndighet för besiktningsmännen	55
Länsbesiktningsmän	55
Departementschefen	57
Tidpunkten för genomförandet av ändringarna i besiktningsorganisationen	58
Departementschefen	59

	Sid.
<i>Förslag till utvidgning av ordningsstatspolisens organisation</i>	60
Statspolismännens utbildning i motorfordonskännedom	60
Fordonstillsynens utövande	61
Departementschefen	63
Straffpåföljd vid mindre bristfällighet å motorfordon	65
Departementschefen	65
Fordonstillsyn i städerna	65
Departementschefen	66
Storleken av ordningsstatspolisens utökning	66
Kostnaderna för ordningsstatspolisens utökning	68
Departementschefen	71
Sättet för bestridande av de av den utökade statspolisorganisationen för- anledda kostnaderna	72
Departementschefen	75
<i>Departementschefens hemställan</i>	77
