

## Nr 8.

Ankom till riksdagens kansli den 3 mars 1942 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående periodisk efterbesiktning av gengasdrivna motorfordon m. m., dels ock en i ämnet väckt motion.*

Genom en den 16 januari 1942 dagtecknad proposition, nr 18, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag till

### Förordning

om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Härigenom förordnas, att 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola erhålla följande ändrade lydelse:

#### 10 §.

3 mom. Motorfordon, som är inrättat för och drives med gengas eller acetylgas, framställd i ett å fordonet befintligt gasverk, och som icke jämlikt 25 § 2 mom. eller 32 § 5 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall undergå efterbesiktning, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas av fordonets ägare för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket fordonet har sin hemort, för att undergå *periodisk efterbesiktning*. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdad besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsman skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälp, åligger det besiktningsmannen att göra sådan anmälan, som i 1 mom. fjärde stycket sägs.

#### 27 §.

Den, som bryter mot föreskrifterna i 10 § 1 mom. första stycket eller 3 mom. första stycket eller icke efterkommer av länsstyrelsen jämlikt 11 § 1 mom. givet förordnande om besiktning av fordon eller av besiktningsman eller polisman

enligt 11 § 2 mom. första stycket givet föreläggande att till eftersyn inställa motorfordon eller släpfordon, straffes med dagsböter.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 1942. Beträffande i denna förordning avsett motorfordon, som före den 1 mars 1941 senast besiktigats för sådan drift, som i 10 § 3 mom. första stycket sägs, skall dock efterbesiktning första gången verkställas senast 18 månader efter närmast föregående besiktning.

---

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft en i anledning av densamma inom andra kammaren väckt motion, nr 241, i vilken herr *Hansson* i Skediga hemställt, att riksdagen ej måtte godkänna den av Kungl. Maj:t föreslagna årliga efterbesiktningen av gengasdrivna motorfordon utan i stället uttala det önskemålet, att den s. k. flygande besiktningen måtte utökas och effektiviseras.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det genom propositionen framlagda förslaget, ävensom i fråga om de skäl, motionären andragit till stöd för sina yrkanden, får utskottet, i den mån ej redogörelse därför lämnas här nedan, hänvisa till propositionen och motionen.

I skrivelse den 20 oktober 1941 har svenska brandskyddsföreningen hemställt, att vad i 25 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. stadgas om efterbesiktning av automobil eller släpfordon, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall gälla för samtliga gengasdrivna automobiler.

Det av föreningen åberopade stadgandet är av följande lydelse:

Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning av fordonets ägare uppvisas för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket fordonet har sin hemort, för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälp, skall besiktningsmannen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort.

Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av efterbesiktning har ägaren av fordonet att till länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, om besiktningen göra anmälan och därvid foga vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningsman utfärdat bevis om att efterbesiktningen verkställts. Har trafik-tillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, skall fordonets ägare inom samma tid till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

Till stöd för sin framställning har *svenska brandskyddsföreningen* framhållit, att gengasdriften för motorfordon, vilken vore av mycket stor betydelse för vårt land och på allt sätt borde främjas, innebure en stor brandfara, om gasgeneratorerna vore felaktigt konstruerade eller skötta. Under den relativt korta tid, gengasdrivna motorfordon använts, hade de här i landet varit anledning till ett stort antal eldsvådor, som förstört värden, vilka preliminärt kunde uppskattas till omkring 6 miljoner kronor. Härvid hade, bland annat, stora partier nu oersättliga varor brunnit, och vår försvarsberedskap hade i viss mån temporärt minskats genom att betydande militära förråd förstörts genom eldsvådor, som uppkommit genom slarv vid skötseln av gengasdrivna motorfordon.

Ett stort antal eldsvådor hade, meddelar föreningen, uppkommit genom felaktigheter, som efter gasgeneratorernas anbringande uppkommit på de gengasdrivna fordonen. Detta gällde i särskild grad lastbilar. Dagligen kunde man se dylika fordon, där flamskydden ej vore i funktion, där skyddsväggarna omkring gasgeneratorerna vore i otillfredsställande skick o. s. v. Undersökningar hade även visat, att ett stort antal automobileldsvådor uppkommit därigenom, att fordonens elektriska anläggning skadats under gengasdriften.

Ju äldre gasgeneratorerna bleve, fortsätter föreningen, desto större bleve faran för att de skulle kunna anställa eldsvådor. Enligt föreningens åsikt vore det därför önskvärt, att samtliga gengasdrivna bilar årligen underkastades besiktning av auktoriserade besiktningsmän.

Föreningen erinrar härefter om att endast automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran eller i uthyrningsrörelse, vore föremål för dylikt besiktningstvång. Enligt vad erfarenheten visat kunde den flygande besiktning, som besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, ägde utföra, ej bliva effektiv, då den endast tillgreps i undantagsfall. Flygande besiktning av lastbilar torde förekomma endast relativt sällan.

En årlig sakkunnig besiktning av gengasdrivna motorfordon torde enligt föreningens åsikt icke blott minska brandfaran hos de besiktigade fordonen, utan denna besiktning torde även ofta vara till ekonomisk fördel för fordonsägarna, som under besiktningen kunde erhålla råd och anvisningar rörande generatorernas rätta anordnande och skötsel.

Yttranden över brandskyddsföreningens framställning hava avgivits av ett flertal myndigheter och sammanslutningar. Beträffande innehållet i yttrandena anhåller utskottet att få hänvisa till propositionen sid. 4—13.

*Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, har i propositionen anfört följande:

»Den övergång till gengasdrift, som sedan hösten 1939 skett i fråga om vårt lands motorfordon, har visat sig medföra allvarliga faror ur såväl brand- som förgiftningssynpunkt. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande i förevarande ärende ha åtskilliga åtgärder

vidtagits av styrelsen i samråd med bland andra statens bränslekommission i syfte att minska dessa faror. Sålunda ha för landets besiktningsmän utbildningskurser i gengasdrift anordnats, varjämte föreskrifter och anvisningar utfärdats angående montering och besiktning av gengasverk. I den mån nya erfarenheter vunnits å området, ha bestämmelserna skärpts. Vidare må erinras, att även för polismän, som utöva flygande besiktning, utbildningskurser i gengasdrift anordnats, varjämte bestämmelser utfärdats angående fordringarna vid flygande besiktning i vad avser gengasaggregat och deras montering. Slutligen må framhållas, att genom både myndigheters och enskilda organisationers försorg en omfattande upplysningspropaganda bland allmänheten bedrivits i fråga om gengasdriften berörande förhållanden.

De hittills vidtagna åtgärderna ha emellertid enligt vad erfarenheten visat icke varit tillräckliga för att effektivt begränsa brandskadorna och förgiftningsfallen. De eldskador, som gengasdriften under tiden fram till nästlidna höst orsakat, representera sålunda enligt av svenska brandskyddsföreningen verkställda beräkningar förluster på omkring sex miljoner kronor. Skadorna ha bland annat omfattat varor, som i nu rådande försörjningsläge icke eller endast med svårighet kunna ersättas eller som eljest varit av stor betydelse för landets beredskap. På grund av dessa förhållanden och då antalet gengasdrivna fordon för närvarande stigit till mellan 70,000 och 75,000, framstår det såsom angeläget, att ytterligare åtgärder övervägas, som kunna vara ägnade att minska de med gengasdriften förenade farorna.

I dylikt syfte har svenska brandskyddsföreningen föreslagit, att den nu gällande skyldigheten att en gång årligen efterbesiktiga motor- och släpfordon i yrkesmässig persontrafik utsträcker till att omfatta alla gengasdrivna motorfordon. Flertalet av de över förslaget hörda myndigheterna har givit sin anslutning till detsamma. Några myndigheter och organisationer ha emellertid ifrågasatt, huruvida det avsedda syftet icke skulle bättre uppnås genom en intensifiering av den flygande besiktning, som genom polismäns försorg i viss omfattning nu bedrivs. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har härom uttalat, att en periodisk efterbesiktning kan antagas bli väsentligt effektivare och för fordonsägarna mindre besvärande än en utökad flygande besiktning, vilken i allmänhet måste utföras ute på vägarna även under ogynnsamma förhållanden. En dylik besiktning kunde därjämte endast nå en del av den gengasdrivna fordonsparken. För egen del hyser jag den uppfattningen, att en flygande besiktning i ökad omfattning säkerligen skulle medföra goda verkningar. Statspolisens arbetsuppgifter särskilt under nu rådande förhållanden äro emellertid av sådan omfattning, att statspolisen icke utan en betydande ökning av personal och utrustning kan i någon nämnvärd grad tagas i anspråk för ökad fordonstillsyn. Med hänsyn till de kostnader, som erfordras för att genom en flygande besiktning uppnå det åsyftade resultatet, anser jag mig icke kunna förorda denna utväg.

Även om en årlig efterbesiktning icke kan sägas innebära någon garanti för att fordonen mellan besiktningstillfällena hållas i föreskrivet skick, medföra emellertid besiktningarna den betydande fördelen, att fordonen vid bestämda

tillfällen bliva noggrant eftersedda. Det torde nämligen kunna antagas, att ett förhållandevis stort antal fordon, innan de uppvisas för besiktning, undergår justeringar eller reparationer. Efterbesiktningarna torde därför äga betydelse icke endast på grund av att fel kunna upptäckas vid efterbesiktningarna utan även och i minst lika hög grad på grund av den allmänna eftersyn, som fordonen före besiktningen undergå. På grund av bland annat dessa förhållanden anser jag en periodisk efterbesiktning kunna antagas väsentligt bidra till att minska brand- och olycksfallsriskerna vid gengasdrift, i den mån dessa risker bero på sådana fel och andra förhållanden med avseende å gengasaggregatet, som uppkommit efter första besiktningstillfället.

Emot en periodisk efterbesiktning kan invändas, att densamma medför såväl besvär som kostnader för fordonsägarna. Med hänsyn till de betydande värden, som förloras genom att bristfälliga gengasfordon användas i trafik, anser jag dessa olägenheter icke böra hindra, att årlig efterbesiktning av gengasdrivna fordon införes. Jag förutsätter dock därvid, att efterbesiktningsskyldigheten må upphöra, därest utvecklingen å gengasdriftens område sedermera skulle visa, att farorna och olägenheterna av denna drift ej längre motivera upprätthållandet av besiktningstvånget. Vidare förutsätter jag, att även efter ett införande av efterbesiktning för alla gengasdrivna bilar den av myndigheter och enskilda organisationer bedrivna upplysningsverksamheten till förhindrande av brandskador och olycksfall vid gengasdrift fortsättes i oförminskad omfattning.

Från några håll har ifrågasatts, att efterbesiktningen skulle omfatta endast gengasverket och dess montering ävensom fordonets elektriska ledningar. För egen del anser jag lämpligt, att fordonet i sin helhet efterbesiktigas. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit medför nämligen anbringandet av gengasaggregat i många fall, att fjädrar, axlar och styrinrättning utsätts för större påfrestningar än som avsetts vid fordonets tillverkning. En kontroll av att felaktigheter å bland annat dessa delar av fordonet icke uppkommit synes icke böra underlåtas, då fordonet i allt fall skall inställas för efterbesiktning. Vidare må framhållas, att det särskilt under nuvarande förhållanden är ett betydande intresse för landet, att fordonsparken genom avhjälpan av uppkomna fel underhålles på bästa sätt.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag vidare, att efterbesiktningsskyldigheten skall omfatta även motorfordon, som drivas med acetylengas, framställd i ett på fordonet monterat gasverk. Vidare anser jag militära motorfordon böra i nu förevarande avseende principiellt jämföras med civila sådana fordon. Med hänsyn till de särskilda omständigheter, under vilka de militära motorfordonen brukas, kunna vissa undantagsbestämmelser för dessa fordon i vad avser tid och plats för efterbesiktningen möjligen visa sig erforderliga. Dylika bestämmelser torde lämpligen böra införas i kungörelsen med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet och den militära vägtrafiken m. m.

Vid efterbesiktning, omfattande hela fordonet, bör avgiften utgå med belopp, som i besiktningstaxan är föreskrivet för periodisk efterbesiktning, näm-

ligen med 15 kronor för omnibus, 10 kronor för annan automobil och 5 kronor för motoreykel. På grund av den hastiga utveckling, som för närvarande sker på gengasdriftens område, kan det antagas, att besiktningsmannen vid efterbesiktningarna beträffande åtskilliga fordon kommer att påkalla smärre ändringar och förbättringar med avseende å aggregatet och dess montering. För att fordonsägaren, därest fordonet icke kan godkännas vid första besiktningstillfället, icke skall behöva erlägga ny besiktningsavgift, då fordonet efter ändringarna ånyo uppvisas, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra utfärda sådana föreskrifter till besiktningsmännen, att fordonsägaren icke kommer att avkrävas ny avgift i andra fall än då ägaren visat uppenbar likgiltighet för fordonets vård och underhåll.

Den utvidgade skyldigheten att efterbesiktiga motorfordon synes böra gälla från och med den 1 mars 1942. För att undvika en alltför stor arbetsanhopning hos besiktningsmännen kort efter det föreskrifterna om efterbesiktning trätt i kraft, torde såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit särskilda övergångsbestämmelser böra meddelas. Av de två alternativförslag till dylika bestämmelser, som styrelsen ifrågasatt, synes mig det alternativ vara att föredraga, enligt vilket de fordon, som senast besiktigats för gengas- eller acetylen-gasdrift minst ett år före bestämmelsernas ikraftträdande, skola anmälas för efterbesiktning senast ett och ett halvt år efter närmast föregående besiktning. Detta förslag innebär visserligen den olägenheten, att de fordon, som besiktigats före den 1 september 1940, icke erhålla någon respittid utan måste anmälas för besiktning vid bestämmelsernas ikraftträdande. Då detta antal är förhållandevis litet, torde emellertid olägenheterna härav icke behöva bliva alltför stora.»

*Utskottet.*

Såsom föredragande departementschefen framhållit har den övergång till gengasdrift, som sedan hösten 1939 skett i fråga om vårt lands motorfordon, visat sig medföra allvarliga faror ej endast ur brand- utan även ur förgiftningssynpunkt. För att minska dessa faror hava på sätt framgår av propositionen åtskilliga åtgärder redan vidtagits av såväl myndigheter som enskilda organisationer; sålunda hava bland annat föreskrifter och anvisningar utfärdats angående montering och besiktning av gengasverk. De hittills vidtagna åtgärderna hava emellertid, såsom departementschefen påpekat, visat sig icke vara tillfyllest för att effektivt begränsa brandskadorna och förgiftningsfallen.

I syfte att i görligaste mån minska de faror, som sålunda äro förbundna med gengasdriften, har i den föreliggande propositionen föreslagits, att motorfordon som drivas med gengas eller accetylengas årligen skola undergå periodisk efterbesiktning. I den i anledning av propositionen väckta motionen har för vinnande av samma syfte i stället förordats en utökad och effektiviserad flygande besiktning.

Utskottet delar departementschefens uppfattning, att åtgärder äro av nöden som äro ägnade att minska de med gengasdriften förenade riskerna. Enligt

utskottets mening måste det ur denna synpunkt vara av betydande värde om samtliga gengasfordon vid regelbundet återkommande tillfällen bliva underkastade en ingående besiktning av på området speciellt sakkunniga personer. I samband med sådana undersökningar torde även förarna av fordonen kunna erhålla värdefulla upplysningar angående teknikens framsteg i fråga om aggregatens rätta handhavande och vård. En dylik efterbesiktning torde, såsom departementschefen även framhållit, medföra att ett förhållandevis stort antal fordon, innan de uppvisas för besiktning, undergå justeringar och reparationer. Vad angår den flygande besiktningen, vilken utskottet förutsätter fortfarande skall utövas, är även denna givetvis av betydelse ur de synpunkter, varom här är fråga. Emellertid torde, även om flygande besiktning skulle bedrivas i ökad omfattning, denna besiktningssform, som har karaktären av en stickprovskontroll och som ofta måste äga rum under ogynnsamma yttre förhållanden, icke kunna ersätta de kontrollmöjligheter, som äro förenade med en periodisk besiktning av samtliga gengasfordon. Utskottet får alltså ansluta sig till förslaget om införande av en årlig efterbesiktning.

En dylik efterbesiktning kommer givetvis att medföra besvär och kostnader för fordonsägarna. I likhet med departementschefen finner emellertid utskottet med hänsyn till de betydande värden, varom här är fråga, dessa olägenheter icke böra hindra genomförandet av den föreslagna besiktningen. Till någon del torde den tidsutdräkt och de kostnader, som äro förenade med skyldigheten att inställa fordonet till efterbesiktning hos besiktningmännen, kunna minskas genom att besiktning, i synnerhet inom de större tjänstgöringsdistrikten, sker å skilda orter inom distriktet. I detta sammanhang vill utskottet jämväl understryka departementschefens uttalande, att efterbesiktningsskyldigheten må upphöra, därest utvecklingen å gengasdriftens område sedermera skulle visa, att farorna och olägenheterna av denna drift icke längre motiverade upprätthållandet av besiktningstvånget.

I övrigt har det framlagda förordningsförslaget icke givit anledning till annan erinran från utskottets sida, än att, då enligt förslaget förordningen är avsedd att träda i kraft den 1 mars 1942, tidpunkten för ikraftträdandet måtte framflyttas och däremot svarande ändring i övergångsbestämmelserna vidtagas.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen ej funnit skäl att i anslutning till det vid ifrågasvarande proposition fogade förordningsförslaget göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit; samt

B) att motionen II: 241, i den mån den icke blivit besvarad genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 mars 1942.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Tamm, Löfvander, Forslund, Wistrand, Olof Carlsson, Nils Elowsson* och *Näslund*;

från andra kammaren: herrar *Hage\**, *Hallagård, Pettersson* i Hällbacken\*, *Hermansson, Barnekow*, fröken *Rosén\** samt herrar *Lundgren* och *Håstad*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.