

**Nr 217.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förordning om upphävande i viss del av förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; given Stockholms slott den 2 mars 1945.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om upphävande i viss del av förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.

**GUSTAF.**

*Fritiof Domö.*

**F ö r s l a g**  
**till**  
**F ö r o r d n i n g**  
**om upphävande i viss del av förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768)**  
**med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordons-**  
**förordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.**

Härigenom förordnas, att vad i förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m. stadgats angående befrielse i vissa fall från skyldighet att förete besiktningsinstrument vid ansökan om registrering av fordon, som jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen avförts ur automobilregistret, icke vidare skall gälla.

---

**Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1945.**

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 2 mars 1945.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet samt t. f. chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Danielson, anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

I 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) stadgas att, därest ägare av registrerad automobil eller motorcykel har för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke nyttja fordonet i trafik, anmälan om detta förhållande må göras hos vederbörande länsstyrelse för fordonets avförande ur registret. Vidare föreskrives, att vid ny registrering av fordon, som sålunda avförts ur automobilregistret, skall förete besiktningsinstrument, som skall vara utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen.

Sedan på grund av inträffade förhållanden användningen av motorfordon i avsevärd omfattning förbjudits, framlades i Kungl. Maj:ts proposition nr 28 till 1939 års urtima riksdag förslag, innebärande bland annat att förenämnda bestämmelse angående skyldighet att förete besiktningsinstrument vid ny registrering tills vidare icke skulle äga tillämpning.

I enlighet med riksdagens beslut utfärdades därefter förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen m. m. Såvitt nu är i fråga innebär 1939 års förordning, att vid ansökan om registrering av fordon, som jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen avförts ur automobilregistret, skyldighet att förete besiktningsinstrument tills vidare icke skall föreligga, därest med fordonet icke vidtagits sådan ändring, som jämlikt 10 § 1 mom. samma förordning eljest skulle medfört skyldighet att anmäla fordonet till ombesiktning, samt sökanden skriftligen betygar, att sådan ändring icke ägt rum.

De fordon, vilka till följd av rådande krisförhållanden avförts ur automobilregistret jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen, torde såsom regel vid tiden för registreringen hava varit i driftdugligt skick. Emellertid måste man räkna med att dessa fordon — vilka enligt meddelade bestämmelser redovisats i beredskapsförteckning — under den tid de varit ur bruk blivit

ur trafiksäkerhetssynpunkt försämrade, även om de varit underkastade vård och underhåll. Frågan, huru långt en dylik försämring fortskridit, har gjorts till föremål för olika undersökningar. Angående resultatet av dessa må här nämnas följande.

I skrivelse den 23 mars 1942 till chefen för kommunikationsdepartementet framhöll *ingenjörsvetenskapsakademien*, att den ojämförligt största delen av landets motorfordonspark, som då vore avregistrerad och ur bruk, sannolikt vore utsatt för en fortgående förstöringsprocess. Akademien hemställde om anslag av statsmedel för en systematisk undersökning av ett antal avregistrerade fordon i syfte att erhålla en uppfattning om de befarade skadornas karaktär och omfattning.

Sedan Kungl. Maj:t den 29 maj 1942 beviljat anslag för ifrågavarande undersökning, genomfördes densamma av akademien i samarbete med Kungl. automobilklubben.

I sammanfattningen av den rapport, som den 20 mars 1943 avgavs över undersökningen, anfördes beträffande vissa ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga delar å fordonen följande.

Kopplingen var i allmänhet utan anmärkning och endast i några fall var den funktionsoduglig på grund av rostangrepp.

Kraftig kärvhet har konstaterats i ett flertal styrinrättningar beroende på rostbildning, men även på grund av smörjmedlens beckning. I tre fall hava detaljer på styrinrättningen helt fastnat på grund av rost.

Bromsytorna voro i några fall belagda med rost, som i sin tur angripit bromsbanden. Bromskablarna hade i flera fall rostat fast i sina ledare och övriga rörliga delar i bromssystemet hade fastnat på grund av rostbildning.

Nämnda undersökning avslutades i december 1942. Under den tid, som sedan dess förflutit, torde de avställda motorfordonen hava ytterligare försämrats, framförallt i de fall, då fordonen icke underkastats erforderlig skötsel och vård eller där de haft olämplig uppställningsplats.

Frågan om de avregistrerade motorfordonens tillstånd ur trafiksäkerhetssynpunkt upptogs även till behandling vid ett möte med *besiktningsmännen för motorfordon*, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter Kungl. Maj:ts medgivande anordnade i samband med en av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande hållen kongress i november 1944. Härvid framhölls av flera deltagare, att de i trafik icke varande fordonen som regel vore otillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. Särskilt de militära besiktningsmännen hade vid förmönstring av sådana i trafik icke varande motorfordon, som vore avsedda att tagas i anspråk av krigsmakten, haft mindre goda erfarenheter i fråga om fordonens trafikduglighet.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 december 1944 har nu *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* föreslagit upphävande av förenämnda, i 1939 års förordning meddelade bestämmelser om befrielse från skyldigheten att vid ansökan om återregistrering förete besiktningsinstrument. Efter en redogörelse för vad tidigare förekommit i ärendet har styrelsen därvid beträffande behovet av en förnyad besiktning av avregistrerade fordon anfört följande.

Av besiktningsmännen gjorda uttalanden angående fordonens bristande trafikduglighet hava bestyrkts av erfarenheterna från av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän företagna inspektionsresor inom landet.

Verkställda undersökningar samt erfarenheter från civila och militära besiktningsmäns arbete giva sålunda vid handen, att många av de motorfordon, som för närvarande äro avförda ur automobilregistret, äro behäftade med felaktigheter, i många fall av allvarlig art.

Såvitt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med ledning av tillgängliga uppgifter kan bedöma, torde antalet till beredskapsförteckning överförda, i bruk icke varande motorfordon överstiga 200 000. Det är emellertid uppenbart, att alla dessa fordon icke komma att tagas i bruk, då nu rådande förhållanden upphöra. Ett betydande antal torde befinna sig i sådant tillstånd, att de icke längre lämpligen kunna repareras, varjämte från andra fordon delar i stor utsträckning bortmonterats för att användas som reservdelar för fordon i drift. Likaså torde frågan om möjligheten att förse fordonen med ringutrustning vara av betydelse i detta sammanhang. Det är dock icke osannolikt, att hälften av nu avställda fordon åter kommer att tagas i bruk, vilket med nyss angivna förutsättningar skulle motsvara 100 000 fordon. Denna fordonspark torde bestå av huvudsakligen personbilar och motorcyklar, tillverkade år 1939 eller tidigare, samt ett mindre antal lastbilar och omnibussar av äldre modeller.

Därest det år 1939 införda medgivandet, att till beredskapsförteckningen överfört motorfordon må återinföras i automobilregistret utan besiktning, skulle bibehållas vid en förestående övergång till mera normala förhållanden, föreligger enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening starka skäl för ett antagande, att många av de fordon, som då åter tagas i bruk, skulle befinna sig i ett ur trafiksäkerhetssynpunkt otillfredsställande tillstånd.

Styrelsen har därför ansett sig böra hos Kungl. Maj:t hemställa om upphävande av ifrågavarande medgivande. Om så sker, måste vid ansökan om återregistrering av till beredskapsförteckningen överfört motorfordon företas besiktningsinstrument, som skall vara utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen. För att detta villkor skall kunna uppfyllas, måste fordonet undergå besiktning hos besiktningsman för motorfordon. Härigenom vinnes garanti, att fordonet är fullt tillförlitligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, innan det åter sättes i trafik.

Beträffande frågan om karaktären av den besiktning, som de till beredskapsförteckning överförda motorfordonen för nu ifrågavarande ändamål böra underkastas, anför styrelsen följande.

Besiktning av avregistrerat motorfordon, som skall återinföras i automobilregistret, är att anse såsom första besiktning. Emellertid kan diskuteras, om icke ett enklare besiktningsförfarande i vissa fall vore tillfyllest. Avsikten med besiktningen är främst att erhålla kontroll av fordonets skick i trafiksäkerhetshänseende. I fråga om fordon, som icke undergått någon förändring, erfordras däremot ej vägning eller mätning av fordonet eller beräkning av största hjulltryck, tjänstevikt m. m., eftersom dessa uppgifter redan finnas i det tidigare utfärdade besiktningsinstrumentet. Av denna anledning skulle en besiktning, motsvarande periodisk efterbesiktning, kunna godtagas för dylikt fordon. Vid frågans bedömande bör emellertid hänsyn även tagas till att besiktningsmannen vid sådan besiktning icke utfärdar nytt besiktningsinstrument utan endast ett intyg angående besiktningen. Den år 1942 verkställda omläggningen av motorfordonsregistreringen till kortsystem medför, att nytt besiktningsinstrument ändock måste utskrivas för de flesta av de fordon, om vilka här är fråga, eftersom ett överförande till registerkort av i

beredskapsförteckningen stående personbilar och motorcyklar ägt rum endast i mycket begränsad omfattning. Överföringen av uppgifterna från äldre besiktningsinstrument till registerkort skulle givetvis kunna ske hos länsstyrelsen i samband med återregistrering av fordonet, men flera omständigheter tala för att instrumentet bör utskrivas av besiktningsmannen i samband med besiktningen av fordonet. Det främsta skälet härför är, att besiktningsmannen därigenom erhåller tillfälle till en många gånger välbehövlig kontroll och komplettering av uppgifterna i det gamla instrumentet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har på anförda skäl funnit anledning icke föreligga att föreslå införande av andra föreskrifter än dem, som gällde före år 1939 och enligt vilka avregistrerat motorfordon, som skall återinföras i registret, skall undergå första besiktning.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning hava utlåtanden avgivits av *statens trafikkommission, 1944 års trafikförfattningsakkunniga, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län* ävensom av *Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Automobilbesiktningsmännens förening* samt *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, i vad detsamma avser återinförande av skyldighet för ägare av till beredskapsförteckningen överförda motorfordon att låta fordonet undergå besiktning, innan detsamma åter registreras, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i samtliga yttranden utom det av Motormännens riksförbund avgivna. Ur de tillstyrkande yttrandena må följande återgivas.

*Automobilbesiktningsmännens förening* framhåller, att erfarenheterna bekräftande till beredskapsförteckningen överförda motorfordons beskaffenhet givit vid handen, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro långt ifrån tillfredsställande. Särskilt är en så viktig detalj som bromsinrättningen ofta i sådant skick, att den icke är godtagbar. Detta fel är så mycket allvarligare, som bromsverkan, då vagnen tages i bruk, kan vara ganska tillfredsställande men efter ett par kraftiga bromsningar blir ytterst ringa eller ingen.

*Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* understryker, att det ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt måste anses icke vara lämpligt att utan föregående kontroll och översyn låta de avregistrerade motorfordonen återgå i trafik. Därmed skulle de redan alltför stora riskerna ute på gator och vägar på ett betänkligt sätt ökas med alla därav följande sociala och ekonomiska vådor. Med hänsyn till de intressen, föreningen äger att företräda, måste föreningen anse de framlagda förslagen synnerligen välmotiverade och vill för sin del livligt tillstyrka bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag och yrkanden. Bortsett från att härigenom skulle ernås en önskvärd och behövlig prövning av den tekniska standarden, är det enligt föreningens mening icke uteslutet att en kontroll och översyn av den art, som avses och föreslås, skulle ha en viss icke betydelselös psykologisk effekt. Erinras en motorfordonsägare på detta sätt om de tekniska krav, samhället anser sig ha rätt och skyldighet att ställa, aktualiseras även trafiksäkerhetsspörsmålet överhuvud för vederbörande, något som kan leda till att uppmärksamheten fästes vid eventuella brister i den personliga körskickligheten och rutinen efter så långt uppehåll.

*1944 års trafikförfattningsakkunniga* finna i likhet med väg- och vatten-

byggnadsstyrelsen anledning vara att räkna med att de fordon, som för närvarande äro avförda ur automobilregistret jämlikt bestämmelserna i 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen, i betydande omfattning äro behäftade med sådana felaktigheter, att de icke kunna anses tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. De sakkunniga anse det förty vara motiverat, att för ny registrering av fordon, som här avses, uppställas krav på sådan besiktning, att kontroll erhålles beträffande fordonets skick i trafiksäkerhetskänseende.

De sakkunniga anse, att med åtgärd i saken icke bör anstå i avvaktan på en allmän revision av trafikförfattningarna.

*Länsbesiktningsmannen i Malmöhus län* framhåller, att det under senare år i förvånansvärt stor utsträckning inträffat, att vid krigsutbrottet avregistrerade bilar, som efter utrustning med gengasaggregat undergått besiktning för att åter registreras, ej kunnat godkännas på grund av fel å styrinrättning, bromsar eller andra ur trafiksäkerhetssynpunkt vitala delar. Dessa bilar hava dock vid monteringen av gengasaggregat varit intagna å verkstad och hava väl även i någon mån fått genomgå en revidering. Vid dylika underkännanden invändes i regel, att felet i fråga säkerligen kommer att försvinna, då bilen varit i bruk någon tid. Felen bero emellertid på fastrostade, i vissa fall sönderrostade delar eller på beckning av olja eller sönderfräta bromscylindrar, vilka fel ej kunna försvinna genom att bilen är i rörelse. Därest bilar, behäftade med dylika fel, komme att föras av förare, som under de senaste 4—5 åren ej kört bil, skulle detta innebära så stora risker, att myndigheterna ej skulle kunna stå till svars därmed.

*Motormännens riksförbund* avstyrker däremot bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, åtminstone i dess nu föreliggande skick. Av styrelsens motivering anser förbundet framgå, att trafiksäkerheten i och för sig icke kräver så vittgående och för bilisten kostsamma åtgärder, som styrelsen föreslår, utan fastmer allenast enklare och billigare arrangemang. I avseende härå framhåller förbundet följande.

Förbundet kan icke finna, att det är rättvist, att bilisten, då han åter vill sätta i gång sin vagn, betungas med skyldighet att förete intyg om första besiktning. Möjligen kan det tänkas, att det ålägges honom låta verkställa besiktning, motsvarande periodisk efterbesiktning. Motiven till styrelsens förslag torde icke föranleda längre gående åtgärder.

Emellertid ifrågasätter förbundet, om det överhuvud taget kan anses befoget att för nu ifrågavarande ändamål ålägga bilisten skyldighet att förete intyg från besiktningsman. De skäl, som ligga till grund för 1939 års förordning, hava enligt förbundets mening ännu icke förlorat sin bärighet. Den förmån, som beviljats bilisterna genom denna förordning, torde icke böra nu återtagas.

I detta sammanhang anför förbundet, att en av förbundets tekniska avdelning företagen undersökning av 1 100 avregistrerade bilar givit vid handen, att praktiskt taget de enda uppkomna skador, som kunna länkas medföra risk för trafiksäkerheten, hänföra sig till det hydrauliska bromssystemet. Statistik över undersökningarna är för närvarande under utarbetande.

Då möjlighet till fri biltrafik yppar sig, kommer förmodligen ett avsevärt antal ägare till nu avställda fordon att inom en jämförelsevis kort tidsperiod söka få sina vagnar igång. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppskattning skulle hälften eller omkring 100 000 av nu avställda fordon åter komma att tagas i bruk. Med nuvarande antal besiktningsmän torde

det emellertid enligt förbundets mening vara omöjligt att under rimlig tid verkställa ombesiktning av ett så stort antal fordon, i all synnerhet som besiktningsmännen med säkerhet komma att bliva sysselsatta med ombesiktning av de gengasdrivna motorfordon, som vid samma tidpunkt övergå till drift med flytande bränsle och därvid, jämlikt nu gällande bestämmelser, skola ombesiktigas.

Med avseende å berörda förhållanden och till undvikande av att bilägarna vid trafikens igångsättande betungas med avgifter för intyg vill förbundet väcka den tanken, att för den speciella situation, som föreligger vid biltrafikens återupptagande, tillskapas — att företes vid återregistrering av vagn — en särskild sorts intyg, ett bevis om översyn av vagn, avsett för kontroll av trafiksäkerheten. Förbundet tänker sig, att länsstyrelserna kunde bemyndigas auktorisera särskilda personer, anställda vid större bilverkstäder eller vid motororganisationernas tekniska avdelningar, att mot ringa avgift tillhandagå med dylika intyg. Såsom en annan utväg ur de svårigheter, varom här är fråga, ifrågasätter förbundet, att återregistrering må ske utan att nytt besiktningsinstrument företes men med skyldighet för bilägare att inom viss tid, förslagsvis ett år, låta besiktiga ett återregistrerat fordon.

Slutligen framhåller förbundet, att bilägarna — efter det nödläge, som nu länge varit rådande på bilismens område och som medfört svåra påfrestningar för bilägarna — icke böra vid en återgång till mera normala förhållanden betungas med allehanda avgifter.

Med avseende å den i motormännens riksförbunds yttrande berörda frågan om beskaffenheten av den besiktning, som för nu ifrågavarande ändamål bör krävas, hava jämväl *länsstyrelserna i Malmöhus och Kristianstads län* samt *Kungl. automobilklubben* ifrågasatt en lösning efter andra linjer än den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt uppenbarligen är tillfyllest, om besiktningen sker i form av periodisk efterbesiktning, medan med hänsyn till motorfordonsregistreringen en besiktning såsom första besiktning är att föredraga. Skall besiktningen ske såsom första besiktning, medför detta en extra kostnad för bilägarna av 5 kronor. Då emellertid valet av denna besiktningsform helt sker i det allmännas intresse att få automobilregistret kompletterat, synes icke skäligt, att fordonsägarna skola drabbas av denna merkostnad. Länsstyrelsen föreslår därför, att registreringskostnaden i förevarande särskilda fall av första besiktning bestämmes till samma belopp som kostnaden för efterbesiktning.

Jämväl *länsstyrelsen i Kristianstads län* understryker, att avsikten med ifrågavarande besiktning främst är, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv framhållit, att erhålla kontroll över att fordonet ur trafiksäkerhetssynpunkt befinner sig i tillfredsställande skick, samt att redan med hänsyn härtill en lindrigare besiktningsform synes kunna godtagas. Då fordonsägarna i allmänhet nödgats avregistrera sina fordon på grund av statsmakternas inskränkande åtgärder, synas de med visst berättigande kunna kräva, att de i samband med återregistrering icke betungas med högre avgifter än som är oundgängligen nödvändigt. Kravet på utfärdande av nytt besiktningsinstrument torde närmast vara föranlett av automobilregistrets omläggning till kortsystem. Kostnaden för denna omläggning synes böra i första hand bäras av det allmänna, vare sig omläggningen skall ske under medverkan av länsstyrelsen eller — såsom här ifrågasättes — av vederbörande besiktningsman.

Länsstyrelsen föreslår därför, att nu ifrågavarande slag av besiktning åt-



minstone tillsvidare, intill dess normala förhållanden åter inträtt, ordnas såsom ett förfarande motsvarande periodisk efterbesiktning och med avgifter, som utgå vid nämnda slag av besiktning.

*Kungl. automobilklubben* finner icke något att i och för sig erinra mot en fullständig besiktning av nu ifrågavarande grupp av fordon, under förutsättning att enskilda bilägare icke belastas med andra kostnader än som belöpa sig på den vid ifrågavarande tidpunkt ur trafiksäkerhetssynpunkt nödvändiga besiktningen. Däremot finner klubben det icke vara rimligt att belasta denna kategori av fordonsägare med de kostnader, som uppstå för dels en omläggning av registersystemet samt dels en ur myndigheternas synpunkt nödvändig kontroll av förefintligen uppgifter. Klubben anför härom närmare följande.

Om man godtager den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningen att ca 100 000 fordon komma att återinföras i trafik, sedan körrestriktionerna lättat, samt som en normal besiktningskostnad utgår från 15 kronor, trots att besiktningsavgiften för närvarande ingalunda är enhetlig utan varierar beroende på orten där besiktningen utföres, uppgår det belopp, som i detta sammanhang skulle erläggas av de enskilda fordonsägarna, till 1 500 000 kronor. Av detta belopp torde genomsnittligt räknat besiktningsmännen få tillgodogöra sig ca 400 000 kronor, medan resterande 1 100 000 kronor skulle inlevereras till statskassan. På grund av det system, efter vilket besiktningsmännens avlöningsförhållanden äro reglerade, komme en förbehållslös sänkning av avgifterna att få till följd att besiktningsmännens andel i motsvarande grad nedskures. K. A. K. ifrågasätter därför, huruvida icke för ifrågavarande besiktning ett visst lägre belopp, förslagsvis 5 kronor, kunde fastställas, vilket oavkortat skulle tillfalla besiktningsmännen. Härigenom skulle, utan förfång för besiktningsmännen, merkostnaderna för den ur den enskilde bilägarens synpunkt icke nödvändiga kontrollen icke komma att belasta de bilägare, som på grund av omständigheternas tvång varit nödsakade att under krisåren ha sina fordon ur bruk.

K. A. K. tillstyrker bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, dock med den jämkning, att kostnaderna för den föreslagna besiktningen belasta den enskilde bilägaren endast i den mån besiktningen företages ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Av förarbetena till 1939 års förordning framgår, att man då räknade med att de bestämmelser, som sedermera inflöto i densamma, skulle komma att gälla endast under en relativt begränsad tid. Föredragande departementschefen framhöll till statsrådsprotokollet, att det i dåvarande situation, då det vore sannolikt att ett stort antal fordon komme att temporärt avregistreras, syntes skäligt att i viss utsträckning tillfälligt upphäva den i 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen meddelade föreskriften om skyldighet att förete besiktningsinstrument vid ansökan om återregistrering. Man syntes, framhöll departementschefen vidare, kunna utgå ifrån, att det största antalet temporärt avregistrerade bilar icke komme att undergå någon förändring under den tid, fordonen ej vore i bruk.

Under den långa avställningsperiod, som nu förflutit, har emellertid bilarnas trafikduglighet tydligen i många fall starkt försämrats. Den efter-

gift från normalt gällande bestämmelser om besiktningsplikt, som ansågs böra medgivas under nyssnämnda förutsättning, kan icke längre vara ur trafiksäkerhetssynpunkt försvarlig. I likhet med samtliga i ärendet hörda myndigheter och flertalet organisationer ansluter jag mig därför till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, i vad detsamma avser att, med upphävande i denna del av 1939 års förordning, återinföra besiktningskyldighet i fråga om fordon, som åter skola registreras efter att hava avförts ur automobilregistret jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen.

Vad angår frågan om beskaffenheten av den besiktning som bör krävas och den avgift som därför bör uttagas, må erinras om följande.

Vid ansökan om registrering av förut icke registrerat motorfordon eller släpfordon skall enligt 14 § 2 mom. motorfordonsförordningen fogas bland annat vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg i tre eller, såvitt avser lättviktsmotorcykel, i två exemplar. Om fordonet befunnits lämpligt för krigsbruk och militärt besiktningsinstrument på grund därav utfärdats för detsamma, skall dessutom vid ansökan om registrering fogas dylikt instrument i tre exemplar. Jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen skola nu angivna bestämmelser tillämpas jämväl vid ansökan om förnyad registrering av fordon, vilket avförts från automobilregistret.

Besiktningsinstrument skola numera jämlikt bestämmelserna i 1 § kungörelsen den 30 juni 1942 angående registerföringen av motorfordon och släpfordon (nr 616) utfärdas å sådana blanketter till kombinerade besiktningsinstrument och registerkort, som för ändamålet tillhandahållits eller godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessa instrument äro av helt annan karaktär än de instrument, som förut använts. De nya instrumenten innehålla vissa uppgifter, som saknats i tidigare gällande instrument, och de äro avsedda att omedelbart kunna användas som registerkort såväl i de hos länsstyrelserna förda automobilregistren som i det centrala automobilregistret. En eftergift från skyldigheten att i samband med förnyad registrering av ifrågavarande fordon förete nytt besiktningsinstrument skulle på grund av anförda förhållanden skapa svårigheter för registerföringen och medföra, att åtskilliga ur beredskapssynpunkt erforderliga uppgifter, bland annat uppgift om fordonets lämplighet för krigsbruk, komme att saknas. Den besiktning, som bör föregå återregistrering, torde därför böra hava sådan karaktär, att besiktningsinstrument av föreskriven typ kommer att utfärdas i samband därmed. För detta ändamål är icke periodisk efterbesiktning utan allenast första besiktning tillfyllest, eftersom vid periodisk efterbesiktning endast utfärdas intyg om verkställd efterbesiktning men däremot icke fullständigt besiktningsinstrument.

Oavsett här berörda omständigheter, vilka väsentligen hänföra sig till de krav, som en rationell och överskådlig motorfordonsregistrering ställer, torde emellertid bärande skäl saknas att ej låta besiktningen, då sådan nu påkallas ur trafiksäkerhetssynpunkt, bliva så allsidig att den i enlighet med vad som avsetts med stadgandet i 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen innefattar jämväl en kontroll över att vederbörande fordon ej undergått sådan ändring, som avses i 10 § 1 mom. i samma förordning.

På grund av vad här anförts finner jag för min del, att eljest gällande bestämmelser om skyldighet för fordonsägare att i samband med ansökan om registrering förete besiktningsinstrument eller typintyg böra lända till efterrättelse även beträffande fordon av den kategori, varom nu är fråga.

Kostnaden för verkställande av första besiktning utgör alltsedan år 1936 för omnibus 20 kronor, för annan automobil 15 kronor, för släpfordon 10 kronor och för motorcykel 5 kronor. Till denna kostnad, som innefattar jämväl ersättning för utfärdande av besiktningsinstrument, kommer för utfärdande i samband med första besiktning av militärt besiktningsinstrument jämlikt 22 § 1942 års uttagningsförrättning (nr 832) en avgift av 5 kronor. För periodisk efterbesiktning utgår avgiften för omnibus med 15 kronor, för annan automobil med 10 kronor samt för motorcykel eller släpfordon med 5 kronor, dock att periodisk efterbesiktning av släpfordon i samband med efterbesiktning av motorfordonet sker fritt. Bortsett från kostnaden för utfärdandet av militärt besiktningsinstrument är alltså avgiften för verkställande av första besiktning av automobil genomgående 5 kronor högre än avgiften för periodisk efterbesiktning av automobil.

I vissa yttranden har ifrågasatts, att besiktningsinstrument skulle för de fordon, om vilka nu är fråga, utfärdas mot billigare avgift än eljest. Då vissa skäl synas tala för ett tillmötesgående av detta önskemål, har vid ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet övervägts, huruvida och på vad sätt en anordning i sådant syfte skulle kunna genomföras. Därvid hava emellertid så vägande omständigheter mot en dylik anordning befunnits föreligga, att tanken därpå ansetts böra övergivas. Verkställandet av första besiktning å här avsedda fordon måste antagas i regel vara förenat med större arbete och större ansvar än motsvarande förrättning beträffande nya fordon. Med hänsyn härtill borde, därest vissa fordonsägare befriades från skyldighet att gälda någon del av förrättningsavgiften, besiktningsmännen rimligen bibehållas vid sin rätt att tillgodoräkna sig arvode å hela avgiften. Detta skulle emellertid medföra olägenheter med avseende å besiktningsmännens redovisning samt den kontroll, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att utöva över densamma. Vidare framstår det såsom vanskligt att genomföra en fullt rättvis gränsdragning för den kategori av fordonsägare, som borde komma i åtnjutande av jämkning i besiktningsavgiften, och varje regel härutinnan skulle draga med sig ett administrativt arbete, som icke skulle stå i rimligt förhållande till avgiftsnedsättningen. Härtill kommer att, om man nu beslutar att avveckla en kristidsföreskrift av här ifrågavarande art, det överhuvud taget synes vara mindre lämpligt att ersätta denna med en ny föreskrift, avsedd att gälla endast under begränsad tid och för en viss kategori av fordon. I stället synes sloandet av kristidsbestämmelserna böra ske genom övergång direkt till de regler, som normalt böra gälla.

På grund av vad nu anförts och med beaktande, att besiktningsavgifterna alltjämt äro bibehållna vid de belopp, som fastställts under förkrigstidens penningvärde, har jag även beträffande frågan om besiktningsavgiftens storlek ansett mig böra förorda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

I motormännens riksförbunds yttrande har ifrågasatts, att särskilda perso-

ner, anställda vid större motorverkstäder eller vid motororganisationernas tekniska avdelningar, skulle av länsstyrelserna kunna bemyndigas att utfärda intyg om att ett visst fordon undergått för trafiksäkerheten erforderlig kontroll. Förbundet åsyftar härmed — utom ett förbilligande av avgiften — att erforderliga besiktningar skulle vid återgång till fredsförhållanden kunna ske i snabbare takt än vad som vore möjligt, om allenast besiktningsmännen finge befatta sig därmed. Vad denna fråga angår, synes det mig lämpligt att till en början avvakta erfarenheter beträffande behovet av åtgärder i omförmälda syfte. Det förefaller mindre troligt, att de avregistrerade fordonen komma att på en gång återinsättas i trafik i överväldigande antal; sannolikare är, att återinsättandet kommer att ske successivt under en längre period. Enligt 22 § instruktionen för besiktningsmän för motorfordon den 23 oktober 1936 äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på framställning av länsstyrelse för viss tid förordna särskilt biträde åt besiktningsman, därest på grund av säsongmässig ökning av arbetsbördan eller annan särskild orsak besiktningsmannen är i behov därav. Det synes icke uteslutet, att det behov av förstärkning av arbetskrafterna för besiktningarnas fullgörande, som torde uppkomma, kan tillgodoses i nu angiven ordning.

Förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) innehåller utöver här avsedda stadganden bland annat även en bestämmelse, enligt vilken befrielse tills vidare åtnjutes från skyldighet att jämlikt 15 § 2 mom. andra stycket motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 vid anmälan om fordons avförande ur automobilregistret erlägga en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader. Anledning att föreslå upphävande av denna bestämmelse synes ännu icke föreligga med hänsyn till att avregistrering av motorfordon alltjämt i många fall nödvändiggöres av brist på gummiringar eller andra omständigheter, som ligga utom fordonsägarnas kontroll.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet utarbetats ett förslag till förordning om upphävande i viss del av förordningen den 31 oktober 1939 (nr 768) med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta

att inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till förordning.

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:

*Fredric Hawerman.*