

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 21 mars 1945 kl. 1 em.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående lagstiftning om villkor för rätt att utföra bil- och därmed jämförbara reparationer.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 314, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har herr *Fahlman m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta utarbета lagstiftning rörande villkor för rätt att utföra bil- och därmed jämförbara reparationer.

Beträffande motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Lagstiftningen beträffande motorfordons trafik-säkerhet är begränsad till bestämmelser angående fordonens beskaffenhet och utrustning samt regler om besiktning av desamma.

I 1936 års nu gällande motorfordonsförordning meddelas den allmänna föreskriften att motorfordon skola vara så konstruerade och utförda, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro fullt tillförlitliga och i övrigt för sitt ändamål lämpliga (3 §). I anslutning härtill lämnas åtskilliga detaljbestämmelser beträffande motorfordons beskaffenhet och utrustning (4—6 §§). Vissa föreskrifter angående utrustningen finnas i 1936 års vägtrafikstadga (19 §).

Kontrollen över att dessa bestämmelser iakttagas utövas genom besiktningar. Besiktningväsendet handhaves av särskilda av Kungl. Maj:t utsedda besiktningmän. Besiktningsmännens verksamhet övervakas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna (8 § motorfordonsförordningen).

Motorfordon får utom i vissa undantagsfall icke tagas i bruk förrän det besiktigats (första besiktning, oftast utförd i form av s. k. typbesiktning; 9 §). Företages större ändring av ett motorfordon, skall det ombesiktigas (10 § 1 mom.). Beträffande gengasbilar är föreskrivet, att de skola undergå periodisk efterbesiktning en gång om året (10 § 3 mom.).

I fråga om bilar, som användas i yrkesmässig trafik, gälla särskilda föreskrifter. En bil får ej användas i sådan trafik, förrän den godkänts därtill av den myndighet som meddelat trafikillståndet. Då godkännande sökes skall företes intyg av besiktningssman att bilen är lämplig för trafiken (25 § 1 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.). Beträffande personbilar i yrkesmässig trafik gällde även innan bestämmelsen om

periodisk efterbesiktning av gengasbilar infördes, att de skulle undergå efterbesiktning en gång om året (25 § 2 mom.). Vad nyss nämnts om godkännande av bil avsedd för yrkesmässig trafik äger avseende även i fråga om bil som är avsedd att användas i uthyrningsrörelse (32 § 4 mom.). Bil som användes i sådan rörelse skall efterbesiktigas en gång var sjätte månad (32 § 5 mom.).

Härutöver finnas bestämmelser om besiktningar av mera tillfällig karaktär. Länsstyrelse kan, när skäl därtill föreligger, förordna om besiktning av motorfordon och vid behov meddela förbud mot fordonets användande (11 § 1 mom. motorfordonsförordningen). Av större betydelse är den flygande besiktning som utövas av besiktningsmän eller därtill särskilt förordnade polismän. Konstateras vid en sådan besiktning, att fordonet icke är i betryggande skick, äger besiktningsmannen eller polismannen förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid avhjälpa anmärkta bristfälligheter å fordonet och inställa detsamma till eftersyn hos besiktningsman. Är fordonet så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger den som verkställer besiktningen förbjuda fordonets användande till dess bristen blivit avhjälpd. (11 § 2 mom.)

Nu gällande allmänna bestämmelser om rätt att idka handel eller annan näring finnas som bekant i 1864 års förordning angående utvidgad näringsfrihet. Genom denna förordning upphävdes tidigare stadgade kompetensfordringar för rätt att idka hantverk.

Redan på ett tidigt stadium efter näringsfrihetsförordningens tillkomst framställdes krav om näringsfrihetens begränsning i viss utsträckning. Återinförandet av legala kompetensvillkor för rätten att idka hantverk och andra näringar blev ett stående önskemål hos yrkesutövarna. Sedan upprepade utredningar verkstälts, upptogs frågan till behandling i propositionen nr 41 till 1932 års riksdag med förslag till lag om kringföringshandel och tillfällighetsförsäljning m. m. I propositionen avvisades kraven på legala kompetensvillkor för rätt att idka näring. Första lagutskottet, som behandlade propositionen (utlåtande nr 20), anslöt sig till denna ståndpunkt. Det genom propositionen framlagda lagförslaget förföll därefter genom skiljaktiga beslut i kamrarna. En historik över den tidigare utredningen lämnas i nämnda proposition.

Frågan återupptogs i anledning av motioner vid 1934 och 1935 års riksdagar.

I utlåtande (nr 44) i anledning av de vid 1934 års riksdag väckta motionerna i ämnet avstyrkte första lagutskottet motionärernas hemställan om återupptagande av utredningen i frågan. Därvid anförde utskottet bland annat, att utskottet icke kunde finna skäl till antagande, att hantverket genom införande av legala kompetensvillkor skulle kunna erhålla det stöd, som dess målsmän eftersträvade. Det syntes vara otvivelaktigt, att de svårigheter, som uppstått för hantverket under de senaste årtiondena, huvudsakligen utgjort återverkningar av den pågående industrialiseringsprocessen. Utskottet

beaktade till fullo de synnerligen betydande svårigheter, med vilka hantverket under då rådande depression hade att kämpa, men ansåg det mindre tilltalande att genom uppställande av vissa legala kompetensvillkor hindra arbetslösa personer från att skaffa sig sin utkomst inom ifrågavarande näringsgrenar. Utskottet erinrade om att för upprätthållande av dylika föreskrifter uppenbarligen fordrades vissa straffbestämmelser, och det bjöde mycket emot att staten skulle med straff hota i och för sig lofvärda strävanden av den enskilde att icke falla det allmänna till last.

Riksdagen godkände en vid utlåtandet fogad reservation, vari föreslagits, att särskild utredning skulle verkställas angående lärlingsutbildningen inom hantverket.

Vid 1935 års riksdag återkom kravet på utredning rörande kompetensreglering för hantverket. I utlåtande (nr 27) över därom väckta motioner uttalade första lagutskottet att det måhända icke vore uteslutet, att en närmare undersökning av hantverkets nuvarande ställning och de senaste erfarenheterna inom främmande länder skulle kunna tänkas giva nya synpunkter i frågan. Det syntes även vara riktigt, att utredningen i lärlingsfrågan, vilken för det dåvarande ännu befunne sig på ett förberedande stadium, näppeligen kunde förväntas medföra en allsidig belysning av de spörsmål, som hantverkarna främst önskade få upptaga till omprövning. Då det syntes önskvärt, att den undersökning, vartill utredningen i lärlingsfrågan utgjorde en inledning, bleve uttömmande, ville utskottet icke längre motsätta sig, att en dylik mera omfattande utredning skedde. Med avseende å utgångspunkterna för utredningen ville utskottet för övrigt endast uttala, att ett återinförande i en eller annan form av tidigare skråtvång enligt utskottets mening icke under några förhållanden borde ifrågakomma. Utskottet hemställde slutligen, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa ny utredning angående frågan om införande av legala kompetensvillkor inom hantverket.

Den av utskottet sålunda gjorda hemställan bifölls av riksdagen.

I enlighet med riksdagens hemställan tillkallades därefter fem sakkunniga att verkställa den begärda utredningen. De sakkunniga, vilka antogo benämningen *1936 års hantverkssakkunniga*, avgåvo den 15 augusti 1939 betänkande med utredning angående behovet av legala kompetensföreskrifter för utövande av hantverksyrken (SOU 1939: 46).

De sakkunniga avvisade tanken på en allmän kompetensreglering för hantverksyrkena men föreslog en legal sanktionering av mästarbrevsinstitutionen. I dessa avseenden anförde de sakkunniga sammanfattningsvis:

De sakkunniga ha icke velat bestrida, att den nuvarande avsaknaden av legala föreskrifter i avseende å yrkeskunnighet för rätt till självständig hantverksutövning i många fall skapat förutsättningar för en mindre tillfredsställande rekrytering av hantverkarkåren. Särskilt i sådana yrken, där en okontrollerad yrkesutbildning av underhållig karaktär — s. k. korttidskurser — haft möjlighet att vinna insteg, har även en dylik rekrytering av personer med bristande erfarenhet i yrket i viss utsträckning kunnat påvisas.

Emellertid ha de sakkunniga efter en ingående prövning av hithörande frågor kommit till den uppfattningen, att den nuvarande fria ordningen för tillträdet till hantverksyrkena i stort sett varit ägnad att befordra en naturlig anpassning efter tidens krav. I vart fall synes ingen anledning föreligga att befara några mera framträdande risker för hantverkets bestånd och utveckling på grund av den okontrollerade rekryteringen. Varken förefintlig hantverksstatistik eller en allmän undersökning av hantverkets nuvarande ställning lämnar stöd för antagandet, att hantverket i kvalitativt eller kvantitativt hänseende skulle hava blivit lidande på frånvaron av legalt kompetensskydd. En jämförelse med förhållandena i länder, i vilka kompetenslagstiftning blivit genomförd, synes även giva vid handen, att hantverket i vårt land trots avsaknaden av liknande lagstiftning förmått att väl hävda sin ställning. Erfarenheterna av kompetenslagstiftningens verkningar särskilt i vårt grannland Norge, som i övrigt i avseende å näringslivet torde erbjuda stora beröringspunkter med vårt land, synas icke heller inbjuda till efterföljd för vårt lands vidkommande.

Mot genomförande av en kompetenslagstiftning av tvingande natur talar vidare enligt de sakkunnigas mening svårigheten att på ett tillfredsställande sätt begränsa kompetensregleringen. Även om man kunde tänka sig, att en dylik reglering begränsades till de utpräglade hantverksyrkena, kvarstår dock svårigheten att bestämma vilka arbetsuppgifter inom varje yrke, som borde skyddas genom kompetenslagstiftning. Härför skulle erfordras antingen ytterligt detaljerade specialföreskrifter för varje yrke eller också ett överlämnande åt administrativa myndigheter eller domstolar att träffa avgöranden i tvistiga fall. Intetdera alternativet förefaller kunna erbjuda en tillfredsställande lösning.

Slutligen torde även en av vidsträckta kretsar i vårt land omfattad rättsuppfattning stå avvisande mot tanken att klavbinda en betydelsefull gren av vårt näringsliv under stela och otympliga tvångsföreskrifter. Sålunda skulle det säkerligen verka stötande, om en yrkesman skulle förbjudas att åtaga sig ett hantverksarbete, han kunde utföra på ett fullt tillfredsställande sätt, blott därför att han icke förvärvat allsidig utbildning inom det ifrågakommande yrket.

De sakkunniga ha med ovan angivna utgångspunkter ansett en på frivillighetens väg genomförd reglering av kompetensen inom hantverksyrkena vara att föredraga framför en tvångsreglering. Goda förutsättningar för genomförande av en dylik frivillig reglering synes nämligen enligt de sakkunnigas mening förefinnas. Även om därigenom icke alla olämpliga element komme att utestängas från hantverksyrkena, torde dock i det stora hela genom en dylik reglering kunna vinnas en avsevärd stadga och enhetlighet i fråga om hantverksidkarnas kompetens.

Ävägbringandet av denna frivilliga kompetensreglering måste i första hand ankomma på hantverkarna själva genom deras sammanslutningar. Att dessa sammanslutningar, yrkesförbunden och i främsta rummet Sveriges hantverksorganisation såsom hantverkarnas rikssammanslutning, under de senaste årtiondena genom upplysningsverksamhet, starkt sammanhållning m. m. redan vunnit ett mycket gott resultat för höjande av yrkesstandarden torde vara höjt över allt tvivel. Bestämmelser i kollektivavtalen för hantverksyrkena rörande lärlingsskap, föreningstvång o. d. torde även i viss utsträckning hava utnyttjats för stödjande av kompetenskravet för yrkesutövarna och på denna väg torde även framdeles kunna förväntas ytterligare resultat i sådant avseende.

Från statsmakternas sida kan en frivillig kompetensreglering stödjas bl. a. genom åtgärder för främjande av yrkesundervisning och yrkesutbildningen

i övrigt. I sådant avseende göres även betydande insatser av statsmyndigheterna. Särskilt den egentliga yrkesundervisningen kan sägas vara väl tillgodosedd genom statlig organisation, statsanslag m. m. Att närmare ingå härpå torde i detta sammanhang vara obehövt. De sakkunniga vilja emellertid här bringa i erinran sitt den 10 juni 1938 avgivna betänkande angående lärlingsutbildningen inom hantverket. Därest det däri framlagda förslaget om ökad statlig kontroll och stöd i övrigt för lärlingsutbildningen skulle komma att realiseras, torde därigenom ett ytterligare hjälpmedel för yrkesskicklighetens främjande hava kommit till stånd, vilket i sin tur bör kunna bli ägnat att försvåra tillträdet till yrkena för personer utan motsvarande utbildning. Även det efter medgivande av 1937 års riksdag inrättade statens hantverksinstitut, för vilket byggnad för närvarande är under uppförande, torde, sedan verksamheten därstädes kommit i gång, kunna tjäna samma ändamål.

I nu förevarande betänkande ha de sakkunniga emellertid såsom en positiv åtgärd i ovan angivna syfte ansett sig böra upptaga ett under tidigare utredningar framkommet förslag om legal sanktionering av *mästarbrevsinstitutionen* för hantverksutövare. De sakkunniga föreställa sig, att ett offentligt erkännande av förvärvat yrkesskicklighet inom hantverket i avsevärd grad skulle kunna öka förståelsen för en gedigen yrkesutbildning och även för allmänheten utgöra en värdefull ledning vid val av lämplig hantverkare för utförande av ett arbete. Därjämte synes innehavet av mästarbrev för myndigheters och offentliga institutioners vidkommande kunna bli en god vägledning vid utseendet av hantverksidkare för utförande av arbeten för det allmännas räkning, för erhållande av understöd för lärlingsutbildning m. m.

De sakkunniga ägnade särskild uppmärksamhet åt behovet av legala kompetensföreskrifter för sådana yrken, vid vilkas utövning bristande erfarenhet och yrkesskicklighet kunde anses medföra risk för skada å person eller avsevärd skada å egendom. Ur denna synpunkt verkställdes en ingående undersökning beträffande ett flertal yrken, däribland *bilreparatörsyrket*. För undersökningen beträffande detta yrke lämnade de sakkunniga följande redogörelse:

På begäran av de sakkunniga har bilverkstädernas riksförbund i skrivelse den 15 juli 1936 bland annat utvecklat sina synpunkter rörande behovet av kompetensföreskrifter för utförande av bilreparationer. I skrivelsen redogöres särskilt för de olycksfallsrisker, som kunna uppstå genom ett inkompetent och oansvarigt reparationsarbete, och redovisas för ett flertal olycksfall eller olyckstillbud, som uppkommit till följd av underhålligt eller felaktigt utförda reparationer. Förbundet uttalar slutligen önskemålet, att legala kompetensvillkor måtte uppställas för utövande av yrket. I en senare skrivelse har förbundet framlagt förslag rörande de arbetsuppgifter inom yrket, som ansåges böra inordnas under en kompetenslagstiftning ävensom beträffande de minimikrav i fråga om utbildning och praktik, som borde uppställas för förvärvande av rätt till självständig yrkesutövning.

I anledning av förbundets skrivelser ha de sakkunniga inhämtat yttranden i frågan från motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar. I anledning av vad sistnämnda förening anfört har bilverkstädernas riksförbund inkommit med ytterligare en skrift i ämnet. Vidare ha svenska automobilhandlareföreningen, aktiebolaget Volvo, Ford Motor Company aktiebolag

och General Motors nordiska aktiebolag på begäran av de sakkunniga yttrat sig i ämnet. Även svenska automobiltarifföreningen och kungl. automobilklubben ha beretts tillfälle att yttra sig utan att dock ha begagnat sig härav. Av de hörda sammanslutningarna och företagen anse motormännens riksförbund, automobilhandlareföreningen och General Motors aktiebolag, att kompetensbestämmelser för yrket böra införas, och åberopa till stöd härför i huvudsak de risker, som kunna föranledas av ett inkompetent utförande av bilreparationer. Trafikbilägarnas organisation finner det även i och för sig önskligt, att legala kompetensvillkor kunde införas för yrket, men framhåller tillika, att en eventuell kompetenslagstiftning under inga omständigheter borde få en sådan avfattning, att hinder därigenom skulle uppstå för utövare av yrkesmässig trafik att själv eller genom anställda arbetare utföra reparationer eller för förare av fordon i yrkesmässig trafik att avhjälpa under färd uppstående felaktigheter.

Genomförandet av en reglering på området har däremot avstyrkts av föreningen för trafikförsäkringsansvar, aktiebolaget Volvo och Ford Motor Company. Försäkringsföreningen framhåller till stöd härför under åberopande av vissa siffror från statistiska centralbyråns statistik över olyckor vid trafik med motorfordon 1935 och 1936, att den officiella statistiken icke gäve belägg för en förmodan, att olyckor i större antal inträffat på grund av yrkesmässigt men osakkunnigt utförda bilreparationer, vilket även överensstämde med trafikförsäkringsanstalternas erfarenheter från skaderegleringsarbetet. Där vore knappast några fall kända, vid vilka en olycka bevisligen föranletts av motorfordons bristfällighet, uppkommen genom oskickligt arbete på reparationsverkstad. Föreningen gör därjämte gällande, att införandet av kompetensvillkor för yrket måhända skulle kunna få en motsatt verkan än den åsyftade, nämligen en ökning av riskmomentet, enär bilägarna, i den mån en reglering på området komme att nedbringa antalet verkstäder särskilt å landsbygden och medföra ökning av verkstädernas reparationspriser, kunde bli frestade att i ökad utsträckning själva eller med tillhjälp av helt yrkesovant folk utföra reparationsarbeten. Föreningen anser även, att en kompetensreglering inom ifrågakvarande bransch sannolikt skulle bli förenad med särskilda svårigheter på grund av branschens heterogena natur. Aktiebolaget Volvo åter anser, att de reparationer, som skulle kunna medföra risk för skada till person eller allvarlig skada till egendom — främst fastsättande av styrinrättning med länkstång och styrarmar samt påsättande av hjul — i allmänhet icke fordra någon särskild kompetens utan endast noggrannhet och ansvarskänsla och därjämte lätt kunna utföras av vagnägaren själv.

I sina påminnelser över trafikförsäkringsföreningens yttrande framhåller bilverkstädernas riksförbund bland annat, att en kompetensreglering, som endast toge sikte på yrkesmässig reparationsverksamhet men i övrigt medgäve vem som helst att befatta sig med bilreparationer skulle vara av föga värde.

I avseende å omfattningen av de under åren 1935, 1936 och 1937 inom landet inträffade automobilolyckor, som förorsakats av motorfordonets beskaffenhet, ha de sakkunniga från de av statistiska centralbyrån utgivna årsredogörelserna för olyckor vid trafik med motorfordon inhämtat, att antalet olyckor, vid vilka motorfordonets beskaffenhet utgjort huvudorsaken, under angivna tre år uppgått till resp. 466, 390 och 428, motsvarande resp. 4,3, 3,1 och 3,0 procent av totala antalet olyckor samma år. Av de redovisade fallen har övervägande antalet eller resp. 327, 263 och 260 tillskrivits fel på bromsarna, styrinrättningen eller lyktorna.

Det torde emellertid vara uppenbart, att man icke av dessa uppgifter kan draga några bestämda slutsatser rörande antalet olyckor, som förorsakats av felaktigt utförda reparationer. Givetvis kunna uppgifterna ännu mindre lämna någon ledning för en uppskattning rörande huru många av dessa olyckor, som föranletts av reparatörens okunnighet eller bristande erfarenhet, och några tillförlitliga statistiska uppgifter i sådant hänseende torde icke heller i övrigt kunna framskaffas. Emellertid torde genom de av bilverkstädernas riksförbund lämnade upplysningarna hava blivit tillräckligt påvisat, att allvarliga risker kunna uppstå till följd av ett inkompetent utfört reparationsarbete å automobilerna.

De sakkunniga uttalade för egen del följande:

De sakkunniga ha från början varit inställda på att bilreparatörsyrket måste anses tillhöra de hantverksgrenar, beträffande vilka kompetensreglering borde allvarligt övervägas. Efter hand som utredningen fortskridit har emellertid viss tveksamhet uppstått beträffande lämpligheten och genomförbarheten av en reglering innebärande kompetenskrav såsom oeftergivligt villkor för yrkets utövande. Sålunda torde man icke kunna förneka, att vissa av de arbetsuppgifter inom yrket, som äro särskilt ägnade att medföra risker vid ett oriktigt utförande, exempelvis utbyte av ett hjul mot ett annat, fastskruvande av muttrar m. m., äro av så enkel beskaffenhet, att viss utbildning eller erfarenhet knappast kan innebära någon som helst garanti för ett mera tillfredsställande utfört arbete. Vidare inställer sig frågan, huruvida en eventuell kompetensreglering för yrket skall begränsas till yrkesmässigt utövande av reparationer eller även innefatta förbud för den enskilde vagnägaren eller föraren att verkställa erforderliga reparationer å sin vagn. Därest säkerhets-synpunkten anses avgörande för kompetenskravets uppställande synes det, i likhet med exempelvis elektriska installationsarbeten, nödvändigt att låta regleringen omfatta även den icke yrkesmässiga bilreparationsverksamheten. Å andra sidan skulle ett förbud för annan än auktoriserad reparatör att verkställa reparationer otvivelaktigt medföra mycket betänkliga praktiska och ekonomiska konsekvenser för bilägarna och särskilt för den yrkesmässiga person- och lastbilstrafiken. Beaktas må även, att det säkerligen mången gång skulle komma att stöta på stora svårigheter för en trafikant, särskilt vid trafik å landsbygden, att vid tillfälligt uppkommande behov av reparation kunna anträffa en behörig reparatör.

De sakkunniga ha på grund av ovan angivna synpunkter icke ansett sig kunna förorda en kompetensreglering för yrket utan att samtidigt förutsätta vissa lättnader för den icke yrkesmässiga reparationsverksamheten särskilt i fråga om vissa mera enkla reparationsarbeten. Men en sålunda begränsad kompetenslagstiftning skulle ur säkerhetssynpunkt knappast i någon högre grad skapa ökad trygghet och ej heller ur yrkesutövarnas synpunkt innebära någon egentlig vinst. Såsom ovan nämnts har även bilverkstädernas riksförbund framhållit, att föga skulle vara att vinna genom en sådan lagstiftning. Med hänsyn härtill synes man i första hand böra undersöka möjligheterna att med andra medel än genom införande av kompetensvång skapa ökad trygghet för ett sakkunnigt utövande av bilreparatörsyrket.

I syfte att ernå sådan ökad trygghet rekommenderade de sakkunniga, att särskilda villkor skulle uppställas för rätten att erhålla mästarbrev såsom bilreparatör. I detta avseende anförde de sakkunniga sammanfattningsvis bland annat:

Den åvägabragta utredningen har givit stöd för uppfattningen att inom vissa yrken, särskilt bilreparatörsyrket, bristande kompetens vid yrkesutövningen kan medföra risker, vilka motivera, att särskilda föreskrifter meddelas i syfte att bereda allmänheten ökade möjligheter att kunna förvissa sig om en yrkesidkares sakkunskap i yrket. Detta syfte ha de sakkunniga ansett kunna i huvudsak vinnas genom att särskilda fordringar uppställas på dem, som skola erhålla mästarbrev i sådant yrke. — — —

Vad angår mästarbrev för bilreparatörer må särskilt framhållas, att de sakkunniga funnit det angeläget, att vid tilldelande av mästarbrev i yrket tillses, att sökanden, förutom tillräcklig erfarenhet och yrkesskicklighet, även vid yrkesutövningen äger tillfredsställande maskinell utrustning och lämplig verkstadslokal. Därför skulle mästarbrev i ifrågavarande yrke avse viss godkänd bilreparatör i hans egenskap av idkare av eller föreståndare för viss namngiven bilreparationsverkstad. Därest brevet innehavare skulle frånträda ledningen av verkstaden, skulle brevet kunna fränkännas giltighet tills innehavaren övertagit ledningen av annan tillfredsställande verkstad.

I enlighet med den nu återgivna motiveringen upptog sakkunnigbetänkandet dels förslag till kungl. kungörelse angående mästarbrev för hantverksutövare och dels förslag till särskild kungörelse, avsedd att utfärdas av kommerskollegium, angående tilldelande av mästarbrev till bilreparatörer.

Betänkandet var ej enhälligt. I ett vid detsamma fogat särskilt yttrande hemställde två av de sakkunniga, att förslag måtte framläggas för riksdagen om ändring i näringsfrihetsförordningen i syfte att lämna befogenhet för Kungl. Maj:t att, där särskilda skäl därtill föreligga, utfärda kompetensföreskrifter för rätt att självständigt utöva hantverksyrke, samt att åtgärder måtte vidtagas för utarbetande av dylika föreskrifter bl. a. för bilreparatörsyrket.

På grundval av de sakkunnigas förslag utfärdades den 11 oktober 1940 kungl. kungörelse angående mästarbrev för hantverksutövare (SFS 1940: 873). Förslaget om särskilda föreskrifter beträffande mästarbrev till bilreparatörer har ej föranlett åtgärd. Enligt vad utskottet inhämtat utfärdas icke mästarbrev för bilreparatörer.

Vid 1940 års riksdag väcktes inom första kammaren av herr Fredrik Ström en motion (nr 13), vari hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en snabb utredning rörande förutsättningarna för ett auktoriseringsförfarande för sådana reparationsarbeten å motorfordon, vilka äga betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. I sitt utlåtande (nr 2) över motionen erinrade första kammarens andra tillfälliga utskott om att chefen för kommunikationsdepartementet den 4 mars 1939 uppdragit åt en sakkunnig att inom departementet biträda med utredning rörande trafikolyckornas orsaker. Utskottet fann, att den i motionen väckta frågan vore av beskaffenhet att lämpligen böra upptagas till behandling av nämnde sakkunnige. Vid detta förhållande och då utskottet förutsatte, att den sakkunnige vid fullgörande av sitt utredningsarbete komme att ägna uppmärksamhet åt föreliggande fråga samt, i den mån så befunnas motiverat, jämväl framlägga förslag till åtgärder av i motionen åsyftad art, hade utskottet icke funnit motionen påkalla någon åtgärd från riksdagens

sida. Utskottet hemställde alltså, att motionen icke måtte föranleda till någon åtgärd. Första kammaren beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Det av utskottet åsyftade sakkunniguppdraget hade lämnats sekreteraren Lode Wistrand. Den 17 december 1940 avgav denne principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan (SOU 1940: 33). I betänkandet (s. VII) redogjordes för riksdagsbehandlingen av ovannämnda motion men gjordes intet uttalande i den genom motionen väckta frågan.

Det torde böra här anmärkas, att under 1944 tillkallats särskilda sakkunniga (1944 års trafikförfattningssakkunniga) för att verkställa översyn över samtliga författningar på trafikväsendets område.

Frågan om återinförande av legala kompetensvillkor för rätt att utöva hantverk har, såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen, varit föremål för utredning senast under 1930-talets senare hälft. I det betänkande, vari 1936 års hantverkssakkunniga framlade resultaten av utredningen, behandlades frågan dels ur synpunkten av behovet av kompetensvillkor för säkerställande av hantverksnäringens bestånd och utveckling och dels ur synpunkten av behovet av kompetensföreskrifter för sådana yrken, vid vilkas utövning bristande erfarenhet och yrkesskicklighet kan anses medföra risk för skada å person eller egendom. I det senare avseendet undersökte de sakkunniga bl. a. förhållandena inom bilreparatörsyrket. De sakkunniga avvisade kravet på en legal kompetensreglering beträffande hantverksyrkena i allmänhet, och majoriteten ville ej heller föreslå en sådan reglering i fråga om bilreparatörsyrket. I syfte att främja hantverksnäringens bestånd och utveckling föreslog de sakkunniga, att mästarbrevsinstitutionen för hantverksutövare skulle legalt sanktioneras. För rätt att erhålla mästarbrev såsom bilreparatör borde enligt de sakkunniga uppställas särskilda kompetenskrav och fordras, att sökanden ägde tillfredsställande maskinell utrustning och lämplig verkstadslokal. På grundval av sakkunnigförslaget har sedermera utfärdats kungörelse angående mästarbrev för hantverksutövare. Förslaget om särskilda föreskrifter beträffande tilldelande av mästarbrev till bilreparatörer har ej föranlett till någon åtgärd.

Den nu väckta motionen behandlar frågan ur trafiksäkerhetssynpunkt. Otivelaktigt kunna risker uppstå till följd av ett inkompetent utfört bilreparationsarbete, vilka risker i och för sig skulle kunna motivera införande av kompetensvillkor för bilreparatörsyrket. Å andra sidan tala mot uppställande av dylika villkor vissa andra skäl. Utskottet ansluter sig härutinnan till de synpunkter som anlagts av 1936 års hantverkssakkunnigas majoritet (s. 7 ovan). Sammanfattningsvis kan sägas, att en kompetensreglering, därest den genomfördes utan inskränkningar, skulle medföra mycket betydande nackdelar i främsta rummet för trafikanterna, och att, om man medgäve sådana lättnader i kompetensvånget, som skulle bli nödvändiga för att undvika nämnda nackdelar, bestämmelserna knappast skulle bli tillräckligt ef-

Utskottet

fektiva för att tillfredsställande fylla det avsedda syftet. På grund av nu nämnda skäl anser sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till motionerna.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 mars 1944.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman*, *Linder**, *Wistrand*, *Forslund**, *Olof Carlsson*, *Hallagård*, *Hagman* och *Englund*;

från andra kammaren: herr *Nilson* i Eskilstuna, fru *Johansson**, herrar *Larsson* i Östersund, *Witzell**, *Carlsson* i Bakeröd, *Andersson* i Eskilstuna, *Andersson* i Gisselås* och *Andersson* i Alfredshem.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Wistrand*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att motionen överlämnades till 1944 års trafikförfattningssakkunniga att tagas under övervägande vid fullgörandet av de sakkunnigas uppdrag.
