

Nr 183.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående omorganisation av bilbesiktningsmannainstitutionen m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1947.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1947.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

Inledning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 juni 1945 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet samma dag fem sakkun-

niga för att inom departementet biträda med utredning rörande lämplig organisation av besiktningsväsendet för motorfordon jämte därmed sammanhängande förhållanden. Nämnda sakkunniga — vilka sedermera antogo benämningen *1945 års bilbesiktningsutredning* — voro civilingenjören K. A. S. Nylander i Borås, tillika ordförande, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen E. G. Braune, länsbesiktningsmannen i Stockholms stad och län, överstelöjtnanten C. W. Elliot, ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren G. K. Hellbacken samt numera expeditionschefen i finansdepartementet O. H. Klackenbergh. Sedermera biföll jag den 7 december 1945 en av Braune gjord framställning om entledigande från det honom meddelade uppdraget och uppdrog i stället åt vägtrafikinspektören hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen K. G. Ekberg att såsom sakkunnig biträda med utredningen.

Utredningen avgav den 22 november 1946 betänkande med förslag till omorganisation av besiktningsväsendet för motorfordon m. m.

Med anledning av att betänkandet var föremål för remissbehandling vid tiden för avlämnandet av årets statsverksproposition, har i avvaktan på den vidare beredningen av förslaget anslaget Besiktning av motorfordon (sjätte huvudtiteln, punkten 37) upptagits med allenast beräknat belopp i riksstatsförslaget för nästa budgetår.

Över betänkandet ha till följd av remisser eller därförutan yttranden avgivits av chefen för försvarsstaben, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, i vad avser anskaffande av lokaler åt besiktningsmännen, statens biltrafiknämnd, statskontoret, riksräkenskapsverket, allmänna lönenämnden, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län, 1944 års trafikförfattningssakkunniga, 1945 års trafiksäkerhetskommitté, automobilbesiktningsmännens förening, bilverkstädernas riksförbund, kungl. automobilklubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, statsverkens ingenjörsförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges bilskolors riksförbund och Sveriges trafikbilägares riksorganisation m. fl. De hörda myndigheternas utlåtanden äro i ett flertal fall åtföljda av yttranden från bilbesiktningsmän, polismyndigheter och andra lokala myndigheter samt olika föreningar och sammanslutningar.

Beträffande såväl den i betänkandet intagna redogörelsen för nuvarande organisation som utredningens motiveringar till av densamma framlagda förslag får jag i huvudsak hänvisa till betänkandet, som finnes att tillgå i stencilerad upplaga. I det följande kommer jag sålunda i allmänhet endast att lämna en mera summarisk redogörelse för innebörden av utredningens förslag.

Översikt över bilbesiktningstväsandets nuvarande uppgifter och organisation.

Besiktningmännen.

Besiktningmännen verksamhet regleras huvudsakligen i följande författningar, nämligen

motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936, nr 561 (MF),

vägtrafikstadgan samma dag, nr 562 (VT),

instruktionen samma dag, nr 564, för besiktningmän för motorfordon samt

förordningen den 25 oktober 1940, nr 910, angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Enligt MF bestämmer Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse det antal besiktningmän, som skall finnas inom varje län. I enlighet härmed har Kungl. Maj:t den 8 december 1944 bestämt, att antalet besiktningmän skall utgöra i

Stockholms stad	4	Göteborgs och Bohus län	3
Stockholms län	2	Älvsborgs »	3
Uppsala »	1	Skaraborgs »	2
Södermanlands »	2	Värmlands »	3
Östergötlands »	3	Örebro »	3
Jönköpings »	2	Västmanlands »	2
Kronobergs »	1	Kopparbergs »	3
Kalmar »	2	Gävleborgs »	3
Gotlands »	1	Västernorrlands »	3
Blekinge »	1	Jämtlands »	2
Kristianstads »	2	Västerbottens »	3
Malmöhus »	4	Norrbottnens »	3
Hallands »	1		
		Summa	59.

Besiktningzman utses av Kungl. Maj:t för en tid av högst sex år. Tillsättningen sker efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse.

I fråga om kompetensvillkor m. m. föreskrives i instruktionen, att besiktningzman skall hava avlagt examen vid teknisk läroanstalt eller hava genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrande vandel tillvunnit sig allmänt förtroende. Han skall vidare inneha gällande körkort för bil samt äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon. Besiktningzman får icke bedriva tillverkning eller reparation av eller handel med motorfordon eller yrkesmässigt meddela undervisning till utbildning av förare eller mot ersättning tillhandagå allmänheten i ärenden, varmed han

tagit befattning, eller bedriva annan verksamhet, vars förenande med befattning som besiktningsman av Kungl. Maj:t prövas olämpligt, ej heller vara delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av här avsett slag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer efter länsstyrelsens hörande besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Kungl. Maj:t finner skäl lämna föreskrifter därom i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän. Besiktningsmännen äro nu stationerade 5 i Stockholm, 3 i Malmö, 2 i var och en av städerna Göteborg, Örebro och Falun samt en i de övriga residensstäderna. Dessutom är en besiktningsman stationerad på envar av följande 24 orter, nämligen Norrtälje, Eskilstuna, Norrköping, Motala, Värnamo, Västervik, Ängelholm, Hälsingborg, Uddevalla, Alingsås, Borås, Falköping, Arvika, Sunne, Sala, Ludvika, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Örnsköldsvik, Skellefteå, Lycksele, Piteå och Haparanda. En befattning i Örebro län och en i Jämtlands län äro tills vidare obesatta enligt beslut av Kungl. Maj:t.

Gällande indelning i tjänstgöringsdistrikt innebär bl. a., att vissa förrättningar skola utföras av besiktningsman inom distriktet. Prövning för erhållande av körkort skall sålunda som regel ske inför besiktningsman i det distrikt, inom vilket sökandens mantalsskrivningsort är belägen. Periodisk efterbesiktning skall ske inför besiktningsman i det distrikt, inom vilket fordonet har sin hemort. Indelningen innebär vidare, att besiktningsman icke får utan särskilt förordnande verkställa förrättning utanför sitt distrikt.

Därest besiktningsman på grund av säsongmässig ökning av arbetsbördan eller annan särskild orsak är i behov av tillfälligt biträde för utförande av honom åliggande förrättningar, kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt instruktionen på framställning av länsstyrelsen för viss tid förordna särskilt biträde åt besiktningsmannen. Under normala förhållanden har brukat anlitas ett tiotal personer i olika delar av landet såsom vikarier och tillfälliga biträden. Vid den stora arbetsbelastning, som inträdde under hösten 1945, då det flytande bränslet blev fritt, visade det sig, att behovet av extra personal blev betydligt större. Detta större behov har kunnat tillgodoses bl. a. därigenom, att vissa militära besiktningsmän tillfälligt anlitas inom den civila besiktningsorganisationen. I oktober 1946 sysselsattes inom denna, förutom de ordinarie civila besiktningsmännen, sammanlagt ett 30-tal extra besiktningsmän.

Instruktionen förutsätter, att i varje residensstad skall vara stationerad minst en besiktningsman. Denne eller en av dem förordnas av Kungl. Maj:t att vara länsbesiktningsman. Stockholms stad och län ha en gemensam länsbesiktningsman. Länsbesiktningsman har i denna sin egenskap att avgiva yttranden över eller verkställa utredningar i frågor, som beröra besiktningsverksamheten. Han skall med uppmärksamhet följa polismännens i länet handhavande av fordonstillsynen. Om han finner, att en besiktningsman i länet icke handhar sin verksamhet på riktigt eller ändamålsenligt sätt, skall han göra anmälan därom till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Slutligen skall

han med uppmärksamhet följa utvecklingen av motortrafiken inom länet och därmed sammanhängande förhållanden, särskilt med hänsyn till den allmänna trafiksäkerhetens tryggande, samt hos vederbörande myndigheter göra de framställningar och förslag, som i sådant hänseende finnes vara av omständigheterna påkallade.

För förrättning, som ankommer på besiktningsman, skall till denne erläggas avgift enligt särskild förrättningstaxa, som finnes såsom bilaga fogad till instruktionen. Av den sammanlagda uppbörden av förrättningsavgifter å tjänsten äger besiktningsmannen tillgodogöra sig arvode. Arvodet utgöres enligt nu gällande bestämmelser av för kalenderår räknat:

hela den del av avgifternas summa, som icke överstiger

a) 5 000 kronor, därest stationsorten vid årets utgång tillhör någon av ortsgrupperna A, B eller C i gällande kungörelse angående fördelningen av orterna i riket å de i civila och militära avlöningsreglementena upptagna ortsgrupperna;

b) 6 000 kronor, därest stationsorten tillhörde någon av ortsgrupperna D eller E, samt

c) 7 000 kronor, därest stationsorten tillhörde någon av ortsgrupperna F, G, H eller I;

hälften av den del av avgifternas summa, som med ett belopp av intill 7 000 kronor överstiger, vad besiktningsmannen med tillämpning av bestämmelserna under a)—c) äger odelat tillgodoräkna sig; samt

en fjärdedel av överskjutande del av avgifternas summa.

Om han innehar eller innehaft annan statstjänst än besiktningsmannasyslan och på grund härav uppbär löne- eller pensionsförmåner, skall vid arvodets beräkning så anses som om han dels uppburit, utöver verkliga uppbördsbeloppet, ytterligare ett belopp, motsvarande två tredjedelar av de löne- eller pensionsförmåner, som han under året ägt uppbära, dels ock redan tillgodoräknat sig det sistnämnda belopp åbelöpande arvodet.

I instruktionen lämnas dessutom föreskrifter, huru avgifternas summa skall beräknas, om befattningen under någon del av året uppehållits av vikarie, och om befattningen under ett och samma år innehafts av flera besiktningsmän efter varandra.

Ersättning till vikarie för besiktningsman bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt betalas i vissa fall, såsom vid besiktningsmans semester och sjukledighet, av besiktningsmannen själv och i andra fall av statsverket.

Nu anförda bestämmelser äro icke tillämpliga i fråga om tjänstledighet för enskilda angelägenheter. I sådana fall skall nämligen så anses som om besiktningsmannen under den tid, han åtnjutit ledighet, icke innehaft tjänsten.

Besiktningsman äger i vissa fall även rätt till annan ersättning än nyss angivet arvode.

Besiktningsman äger sålunda att såsom bidrag till täckande av kostnaderna för hållande av bil av statsverket uppbära ett belopp, motsvarande 15 procent av i tjänsten under året influtna förrättningsavgifter, dock högst 900

kronor. Därest bilen varit registrerad å besiktningsmannen endast under viss del av året, utgår bidraget med ett i förhållande därtill minskat belopp.

Besiktningsman, som förordnats att undervisa polismän i motorfordonskännedom eller att utföra inspektion av körskola, äger för sitt arbete enligt förordnandet uppbära ersättning med belopp, som bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till länsbesiktningsman utgår särskilt årsarvode med högst 1 200 och lägst 500 kronor.

Besiktningsman skall själv bestrida med verksamheten förenade kostnader för lokal, städning, bränsle, lyse, telefon, avlöning till kontorsbiträden, skrivmaterial, vissa blanketter, porton m. m.

Besiktningsman har att verkställa besiktningar, körkortsprov och andra för rättningar, varom föreskrifter lämnas i MF och förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Härjämte skall han utföra vissa i VT föreskrivna besiktningar och undersökningar av fordon eller anordningar på dylika m. m. Enligt instruktionen har besiktningsman vidare att hos länsstyrelsen göra anmälan, om i samband med körkortsprövning av bilskolas elever eller eljest framgår, att yrkesmässig förarutbildning bedrivs i strid med gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt. Han är dessutom skyldig att, efter därom av länsstyrelsen meddelat förordnande, inspektera körskola och till länsstyrelsen inkomma med redogörelse rörande vad som vid inspektionen iakttagits. Han skall även efter plan, som fastställles av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med statspolisintendenten, meddela undervisning i motorfordonskännedom åt de polismän, vilka i samband med sin tjänstgöring i övrigt skola utöva tillsyn å motorfordons- och släpfordonsbeståndet. Efter undervisningens avslutande skall besiktningsman avgiva intyg rörande vederbörande polismans lämplighet för sådan tillsyn.

Enligt av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser (SFS 1941: 554 och 555) må besiktningsman vidare meddela godkännande av postverket och statens järnvägar tillhöriga bilar och släpfordon för yrkesmässig trafik genom utfärdande av besiktningsinstrument. Sådant godkännande, som i fråga om övriga fordon i yrkesmässig trafik meddelas av länsstyrelse eller polismyndighet, gäller även inom annat län än det, där besiktningen ägt rum. Postverket och statens järnvägar tillhöriga bilar, som användas för personbefordran i yrkesmässig trafik, äro å andra sidan undantagna från gällande föreskrifter om efterbesiktning. Detsamma gäller statens järnvägar tillhöriga för personbefordran använda släpfordon i sådan trafik.

Beträffande ifrågavarande undantagsbestämmelser anför utredningen bl. a.:

Det sammanlagda antalet fordon, som enligt undantagsbestämmelserna undandragas periodisk efterbesiktning hos besiktningsmännen, skulle enligt inhämtade upplysningar, efter ett fullt genomfört förstatligande av de enskilda järnvägarna bli ungefär 1 625 bilar. För närvarande omfatta undantagsbestämmelserna emellertid icke mer än i runt tal 825 fordon, vilket utredningen anser sakna någon större betydelse för besiktningsmannorganisationens utformning. Utredningen har därför icke ansett sig ha anledning undersöka,

om sagda undantagsbestämmelser i samband med omorganisationen böra upphävas. Därest postverkets och statens järnvägars fordonsparker skulle öka mera avsevärt, kan det emellertid bli skäl att upptaga frågan om postverkets och statens järnvägars nuvarande särställning till omprövning.

Slutligen må erinras om att jämlikt kungörelsen den 11 februari 1938, nr 50, med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet och den militära vägtrafiken, med däri sedermera vidtagna ändringar, särskilda bestämmelser gälla angående förordnande av *militära besiktningsmän* och deras befogenheter.

Chefsmyndighet.

Chefsmyndighet för bilbesiktningsväsendet är sedan den 1 oktober 1937 väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Styrelsens organ för denna uppgift, som till en början var vägtrafikbyrån, är numera, sedan denna byrå från och med den 1 januari 1944 indrogs, vägtrafikavdelningen, som tillhör vägbyrån. Avdelningen förestås under byråns chef av vägtrafikinspektören (lönegrad A 29). För handläggning av ärenden rörande bilbesiktningsväsendet biträdades han av en förste byråingenjör (lönegrad A 26).

Den kamerala granskningen av besiktningsmännens redovisningar handhaves av styrelsens kameralbyrå, medan frågor angående tillsättning av besiktningsmän och beviljande av ledigheter för dem m. m. tillhöra kanslibyråns handläggning.

I egenskap av chefsmyndighet för bilbesiktningsväsendet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt sin instruktion bl. a. att i tekniskt och ekonomiskt hänseende utöva kontroll över besiktningsmännens arbete ävensom att meddela dem nödiga anvisningar samt att genom tillämpningsföreskrifter eller eljest verka för enhetlighet inom bilbesiktningsväsendet. Till fullgörande härav låter styrelsen verkställa inspektioner hos besiktningsmännen och delger dem genom cirkulär eller på annat sätt vunna erfarenheter eller direktiv rörande verksamhetens bedrivande. För samma ändamål och för att giva besiktningsmännen tillfälle att med representanter för styrelsen och varandra dryfta med deras arbetsuppgifter sammanhängande spörsmål anordnas efter tillstånd i varje fall av Kungl. Maj:t besiktningsmannamöten i huvudstaden. Vid behov anordnar styrelsen specialkurser för undervisning av besiktningsmännen angående nya motorfordonskonstruktioner och deras verknings sätt. Den ekonomiska kontrollen avser mottagande och granskning av besiktningsmännens redovisningar av uppburna förrättningsavgifter m. m. I anslutning härtill uppgöres statistik rörande besiktningsmännens verksamhet. Styrelsens befattning med frågor angående tillsättande av besiktningsmän, förordnande av vikarier och biträden, bestämmande av tjänstgöringsdistrikt, fastställande av vissa arvoden m. m. har berörts redan i det föregående. Styrelsen bestämmer vidare storleken av de tilläggsbelopp till eljest gällande förrättningsavgifter, som besiktningsmännen enligt förrättningsstaxan äga uttaga för läc-

kande av resekostnads- och traktamentsersättning vid regelbundna mottagningar på ort utom stationsorten.

Bland styrelsens hithörande funktioner må vidare nämnas fastställande av planer för undervisning av polismän i motorfordonskännedom och att enligt kungörelsen den 19 februari 1937, nr 47, med närmare föreskrifter om typbesiktning och första besiktning av motorfordon m. m. meddela tillstånd till typbesiktning av motorfordon.

I fråga om det militära besiktningsväsendet har styrelsen att till vederbörande försvarsgrenschef avgiva yttrande angående av denne föreslagen militär besiktningssman. Därjämte skall styrelsen efter samråd med arméförvaltningens tygavdelning utfärda sådana föreskrifter, som styrelsen kan finna erforderliga för vinnande av enhetlighet vid besiktningssammansatthetens utövande.

Slutligen kan nämnas styrelsens praktiska uppgifter att tillhandahålla dels besiktningssmännen och andra olika slag av blanketter dels vederbörande polismyndigheter besiktningsskyltar och skattes skyltar, dels ock länsstyrelserna registerskåp till automobilregistret.

Organisationsfrågor.

Lokal organisation.

Utredningen.

En svårighet vid bedömandet av den framtida organisationen vore, framhåller utredningen inledningsvis vid redogörelsen för sitt organisationsförslag, att besiktningssmännens arbetsuppgifter för närvarande icke vore slutgiltigt bestämda, enär såväl 1944 års trafikförfattningssakkunniga som 1945 års trafiksäkerhetskommitté torde komma att föreslå delvis nya bestämmelser avseende besiktningssmännens verksamhet. De väntade nya bestämmelserna torde emellertid icke behöva medföra ändringar i princip beträffande besiktningssväsendets organisation. Utredningen hölle för sannolikt, att någon väsentlig ändring av besiktningssmännens arbetsuppgifter icke vore att påräkna.

I detta sammanhang torde vissa av utredningen gjorda uttalanden angående de militära bilbesiktningssmännen böra beröras.

De militära besiktningssmännen förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av vederbörande försvarsgrenschef, som har att före förslaget avgivande inhämta yttrande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De få verkställa första besiktning och ombesiktning av krigsmakten tillhörigt motor- eller släpfordon samt anställa körkortsprov med personer, som genom militär myndighets försorg utbildats för erhållande av körkort. Av militär besiktningssman utfärdad kompetensbevis för person, varom nu är fråga, insändes till vederbörande länsstyrelse, som efter prövning i vanlig ordning utfärdar körkort. Detta åger full giltighet även i civil körning.

Utredningen, som meddelar, att det för närvarande finnes omkring 110 militära besiktningsmän, hade för sin del övervägt, om det militära besiktningsväsendets arbetsuppgifter i samband med den omorganisation, som utredningen föreslog, skulle kunna överflyttas till de civila besiktningsmännen. Från chefen för försvarsstaben hade i sådant syfte införskaffats vissa upplysningar angående den beräknade omfattningen av dessa uppgifter, sedan normala fredsförhållanden inträtt.

Antalet första besiktningar uppskattas vid nuvarande fredsorganisation till omkring 1 900 per år. Ombesiktningar beräknas komma att ske endast i mycket ringa omfattning. Det årliga antalet körkortsprov har beräknats till i runt tal 7 100 stycken.

En representant för arméstaben och arméinspektionen har vidare inför utredningen uppgivit, att de militära körkortsproven finge passas in på rätt plats i utbildningen för att denna skulle kunna bedrivas enligt uppgjord plan. Den utbildning, som erfordrades för erhållande av körkort, vore endast att betrakta som grundläggande för den fortsatta utbildningen, som syftade till att utbilda förare av olika slag av militära fordon. De militära körkortsproven koncentrerades därför till vissa tider, i regel eftersommaren före den 1 oktober, då ett flertal prov skulle avläggas på kort tid.

Med hänsyn till det anförda och för att icke de militära körkortsproven skulle medföra alltför stora till vissa tider koncentrerade belastningar för de civila besiktningsmännen hade utredningen ansett sig icke böra föreslå sammanslagning av de militära och civila besiktningsorganisationerna eller någon ändring av de militära besiktningsmännens nuvarande befogenheter. En fördel av gällande uppdelning vore att en reserv av besiktningsmän erhöles, som vid behov kunde utnyttjas även för civila förrättningar.

Vidare har utredningen till behandling upptagit den på visst håll väckta frågan, om icke körkortsproven borde överflyttas till s. k. polisbesiktningsmän. Detta skulle, yttrar utredningen, möjligen låta sig göra i större städer, där inom polisen kunde anställas kvalificerade befattningshavare, som mera stadigvarande sysselsattes med att verkställa körkortsprov. Inom polisen skulle med andra ord anställas eller utbildas särskilda besiktningsmän. Med den omfattning, som körkortsproven numera tagit, skulle man emellertid icke kunna räkna med att en inom polisen i de större städerna anställd besiktningsman skulle få tid över till annat arbete. Överflyttningen skulle med hänsyn till kraven på lokal fördelning av besiktningsmännen icke medföra, att motsvarande minskning av antalet besiktningsmän i övrigt kunde ske. För att bygga upp en organisation med tillräcklig lokal spridning vore det önskvärt, att befattningshavarna kunde syssetsättas med både körkortsprov och besiktningar. Med hänsyn till vad nu anförts, och då, såvitt utredningen kunde finna, en överflyttning av körkortsproven till polisen icke heller i annat avseende skulle medföra några fördelar, kunde utredningen icke tillstyrka en sådan överflyttning. Utredningens utgånge alltså från att körkortsproven liksom hittills skulle avläggas inför besiktningsmännen.

Av betydelse för organisationens utformning vore vidare platsen för

kör- och trafik kortsprövens avläggande, fortsätter utredningen och erinrar därvid om att körkortsprövet enligt 19 § 3 mom. MF skall ägas under olika trafikförhållanden. Yrkanden hade framkommit, att sistnämnda krav skulle skärpas därhän, att körkortsprövet finge avläggas endast på orter med större trafik, där sökandena kunde prövas under växlande trafikförhållanden. Som skäl för en sådan skärpning hade åberopats, att ett körkort gällde för körning i hela landet, och att sökanden därför borde visa, att han behärskade sitt fordon även i den svåraste trafik. Utredningen funne dessa synpunkter i och för sig riktiga men ville samtidigt betona, att det måste tillses, att det icke bleve alltför betungande för allmänheten att erhålla körkort. Vilka orter, som skulle godkännas för körkortsprövet, bleve alltså beroende av en avvägning mellan hänsynen till å ena sidan trafiksäkerheten och å andra sidan körkortssökandenas kostnader och bekvämlighet. Då körkort, om det icke bleve indraget, gällde för innehavarens livstid, behövde en skötsam person i regel icke underkasta sig besvär och kostnader för erhållande av sådant kort mer än en gång, vilket i någon mån begränsade den hänsyn som måste tagas till sökandens kostnader och bekvämlighet. Utredningen, som vore benägen att fästa större vikt vid det allmänna intresset, att trafiksäkerhetskravet bleve på tillfredsställande sätt beaktat, har kommit till den uppfattningen, att kör- och trafik kortsprövet som regel borde förläggas till städer och andra tät bebyggda orter med utbildat gatunät och någonlunda stark trafik. Vid valet av sådana orter måste hänsyn även tagas till kommunikationerna dit. Kör- eller trafik kortsprövning borde sålunda icke tillåtas på orter, som låge i närheten av större städer, även om orter av motsvarande eller t. o. m. mindre storlek i andra delar av landet finge godtagas för avläggande av dylika prov. Eljest vore det möjligt, att kör- och trafik kortssökande i eller i närheten av de större städerna komme att i en ur trafiksäkerhetssynpunkt icke önskvärd omfattning söka sig till de mindre orterna för avläggande av prov.

Liknande synpunkter gjorde sig gällande även beträffande proven för körskolelärare. I MF eller instruktionen för besiktningsmännen lämnas inga föreskrifter om vilka prov, som skola användas för utrönande av vederbörandes kompetens och lämplighet som lärare i körskola. Enligt utredningens mening måste synnerligen höga anspråk i fråga om körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga ställas på den, som skulle yrkesmässigt undervisa andra i att föra motorfordon. I sakens natur låge, att han därjämte skulle ha förmåga att undervisa. Lärarprovet borde avläggas inför särskilt kvalificerade besiktningsmän och ske under svåra trafikförhållanden. Sådana prov borde därför förläggas till ett fåtal större städer. Härigenom skulle enhetligheten i lärarprovet främjas, vilket i sin tur skulle medverka till att körutbildningen vid körskolorna komme att bedrivas efter mera enhetliga grunder. Den hänsyn, som borde tas till den prövandes kostnader och bekvämlighet, syntes icke utgöra något hinder för en sådan lösning.

Vid utarbetandet av sitt organisationsförslag har utredningen under beaktande av vad nu anförts funnit sig böra föreslå, att kompetensprovet kon-

centreras till ett begränsat antal orter. I övrigt ha förrättningarnas art icke påverkat utformningen av organisationsförslaget.

Vid utformandet av nu gällande distriktsindelning hade, påpekar utredningen, eftersträfvats att giva varje distrikt sådan storlek, att den där verksamme besiktningsmannen kunde beräknas få lämplig arbetsbörda och skälig inkomst. Landets indelning i distrikt hade emellertid vållat vissa olägenheter för såväl besiktningsmännen som allmänheten. Särskilt för allmänheten hade det ibland varit förenat med både onödigt tidsspillan och onödiga kostnader att inställa sig inför besiktningsman inom det egna länet. Det syntes därför önskvärt, att förrättningssökande erhöle rätt att vända sig till besiktningsman på den ort, han önskade. Om besiktningsmännen gjordes till statstjänstemän med fastställd lön, minskades skälen för att bibehålla den nuvarande distriktsindelningen, vilken främst hade betydelse för regleringen av besiktningsmännens inkomster. Distriktsindelningens bibehållande syntes icke heller av andra skäl vara nödvändig. Vad särskilt körkortsproven beträffade, kunde distriktsindelningens avskaffande visserligen medföra viss risk för att allmänheten skulle söka sig till den besiktningsman, som fått rykte om sig att göra prövningen lättare än andra. Utredningen ansåge emellertid risken härför icke vara så stor, att den borde hindra införandet av valfrihet för allmänheten även på detta område. Genom organisatoriska åtgärder, t. ex. inspektion samt tjänstgöringens uppdelning mellan befattningshavarna på sådant sätt, att körkortsaspiranterna icke på förhand kunde räkna ut vilken förrättningsman som vid en given tidpunkt komme att verkställa prövningen, torde det för övrigt vara möjligt att förhindra, att någon besiktningsman på grund av nu berörda omständigheter bleve särskilt eftersökt av körkortsaspiranter. En tendens i sådan riktning torde vid den föreslagna organisationen kunna i god tid upptäckas och tillrättas. Med hänsyn till vad sålunda anförts har utredningen föreslagit, att den nuvarande distriktsindelningen med de av denna följande lokala begränsningarna i besiktningsmännens befogenheter avskaffas.

Enligt utredningens mening borde besiktningsmännen i stället ur administrativ synpunkt uppdelas i grupper, som var och en stode under ledning av en cheftjänsteman, av utredningen benämnd bilöverkontrollör. Denne skulle under chefsmyndigheten svara för arbetets behöriga gång inom sin grupp och i mån av tid utföra förrättningar såsom övriga besiktningsmän. Han skulle i första hand verkställa de mera kvalificerade förrättningarna, t. ex. prov för tillstånd att bedriva yrkesmässig körutbildning. Han skulle följa de honom underställda besiktningsmännens verksamhet och vid behov lämna dem råd och anvisningar samt på annat sätt verka för enhetlighet i gruppens verksamhet. Han skulle tillse, att arbetet bleve i möjligaste mån jämnt fördelat mellan besiktningsmännen och således inom gruppen göra de tillfälliga omplaceringar, som av förhållandena påkallades. Han skulle ordna arbetet så, att de yngre besiktningsmännen icke ensidigt inriktades på vissa arbetsuppgifter utan erhöle allsidig utbildning och träning samt att eventuell tjänstgöring utom stationsorten, där så lämpligen kunde ske,

uppdelades mellan besiktningsmännen, så att de finge tjänstgöra växelvis på olika mottagnings- och stationsorter. Även förekommande inspektioner av körskolor borde verkställas av bilöverkontrollören, eller i varje fall enligt hans bestämmande. Det borde vidare ankomma på honom att på chefsmyndighetens uppdrag anordna kurser för undervisning av polismän i motorfordonskännedom och i förfaringssättet vid flygande besiktning.

Det borde jämväl i regel ankomma på bilöverkontrollören att efter anmodan av chefsmyndigheten eller länsstyrelse avgiva yttranden och verkställa utredningar. De funktioner, som nu åvilade länsbesiktningsman, borde sålunda i framtiden fullgöras av bilöverkontrollören, där icke frågans lokala karaktär eller dylikt föranledde en länsstyrelse att anlita annan besiktningsman.

Bilöverkontrollören skulle vidare vidtaga de omedelbara åtgärder, som erfordrades vid förfall för någon befattningshavare, som vore underställd honom. Han skulle sålunda göra anmälan till chefsmyndigheten och vid behov utse ersättare att utföra arbetet intill dess chefsmyndigheten hunne förordna vikarie, i den mån det icke ankomme på honom själv att för kortare tid förordna sådan.

Om arbetet för varje grupp besiktningsmän skulle kunna organiseras på ett ändamålsenligt sätt, finge grupperna icke göras för små, fortsätter utredningen. I detta sammanhang erinrar utredningen om att redan nu på orter med flera besiktningsmän dessa hade gemensam mottagningslokal och kontorspersonal. De hade därigenom frigjort sig själva från en stor del av kontorsarbetet, så att de mera odelat kunde ägna sig åt besiktningar och kompetensprövningar. Erfarenheterna härav vore goda. För att få en ur arbetssynpunkt lika effektiv organisation över hela landet, skulle det bli nödvändigt att sammanföra besiktningsmännen till ett relativt litet antal stora besiktningscentraler samt att väsentligt inskränka skyldigheten för besiktningsmännen att hålla mottagning på andra orter. Allmänheten skulle då betungas med kostnader för långa och tidsödande resor till besiktningscentralerna. Det hade emellertid redan mot den nuvarande organisationen anmärkts bl. a., att allmänheten i vissa fall belastades med kostnader för långa och tidskrävande resor. Vid omorganisationen borde därför denna olägenhet undanröjas i den mån så vore möjligt. Av hänsyn till allmänheten borde mottagningar hållas på ett relativt stort antal platser. Om icke för stor del av besiktningsmännens tid skulle spillas bort på resor, torde det på grund härav bliva nödvändigt att göra centralerna mindre än som ur enbart arbetssynpunkt kunde vara lämpligt och att stationera en eller flera besiktningsmän på större orter utanför de egentliga centralorterna.

På avsidet belägna orter i Norrland syntes det utredningen lämpligt, att på platsen boende personer erhöles uppdrag att mot skäligt arvode såsom bisyssla verkställa besiktningar och vissa andra förrättningar, dock icke kör- eller trafikprov. Härigenom skulle allmänheten på dessa orter få närmare till och oftare kunna träffa besiktningsman än om de på större orter stationerade besiktningsmännen skulle sköta mottagningarna där. Samtidigt skulle

statsverkets kostnader för besiktningsmännens resor bliva mindre och de ifrågavarande heltidsanställda besiktningsmännens arbetstid bättre utnyttjas.

Behovet av tekniska biträden åt besiktningsmännen hade framhållits från visst håll. Detta behov, som utredningen funne styrkt, synes, därest icke organisationen skulle göras för stor, böra tillgodoses genom att på mera arbetstyngda platser inom den nya organisationen anställa ett antal assistenter. Härigenom skapades samtidigt förutsättningar för en god rekrytering. För antagning till assistent borde fordras viss tids provtjänstgöring som extra tjänsteman. Den, som efter sådan tjänstgöring prövats lämplig för yrket, borde enligt en bestämd befodringsordning förordnas till e. o. assistent, t. ex. efter ett år. På så sätt finge chefsmyndigheten goda möjligheter att pröva vederbörandes kvalifikationer och lämplighet för befattningen, innan den befodrade honom till ordinarie besiktningsman, och urvalet bleve härigenom säkrare.

Den av utredningen föreslagna gruppindelningen skulle bli en intern administrativ angelägenhet, och några gränser på marken för gruppens verksamhetsområde behövde icke angivas utom möjligen såtillvida, att i vederbörande instruktion föreskreves, vilka bilöverkontrollörer eller bilkontrollörer olika länsstyrelser i regel borde anlita för att avgiva yttranden eller verkställa utredningar i motorfordonstekniska frågor m. m.

Om kompetensproven för erhållande av körkort m. m. koncentrerades till orter med stark trafik, där proven kunde avläggas under olika trafikförhållanden, komme på flera av nuvarande mottagningsorter, där sådana prov icke längre finge avläggas, antalet återstående förrättningar, fordonsundersökningarna, att bliva så ringa, att hållande av fasta mottagningar där icke längre vore motiverat. De olägenheter för allmänhetens del, som bleve följden härav, torde väl uppvägas av att fordonsägarna komme att få vända sig till vilket besiktningsställe som helst, och att förrättningskostnaderna bleve desamma oberoende av var fordonsundersökningarna utfördes.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att besiktningsmännen hittills själva haft att anskaffa erforderliga kontorslokaler. Många gånger ha kontoren därvid förlagts i anslutning till besiktningsmännens bostäder. Efter en omorganisation måste staten upplåta lämpliga lokaler. Möjligheterna att anskaffa sådana lokaler har utredningen måst ta hänsyn till vid utformningen av sitt förslag till lokal organisation.

Med nu angivna utgångspunkter har utredningen utarbetat ett förslag till omorganisation av bilbesiktningsväsendet med stations- och mottagningsorter placerade på sätt tablån å s. 14 ff. utvisar. Besiktningsmännen skulle utgöras av tre kategorier befattningshavare, nämligen *bilöverkontrollörer, bilkontrollörer och assistenter*. För jämförelses skull ha i tablån även medtagits uppgifter angående antalet nuvarande besiktningsmän och av dem anställda kontorsbiträden samt besiktningsmännens stations- och mottagningsorter.

Nuvarande organisation			Förslag till ny organisation. Kursiverat namn betyder, att körkortsprov får äga rum, (g) att vägväsendet tillhörig garagegård, (d) depåverkstad finnes eller planeras på orten eller i dess närhet.							
Stationsorter Mottagnings- orter	Antal besikt- ningsmän	Kontors- personal	Central- orter	Stationsorter	Mottagnings- orter	Antal				
						kontrollörer	bilöver- kontrollörer	bil- kontrollörer	assistent- er	kontors- personal
Alingsås	1	0			Torp (g)					
Borås	1	2		<i>Borås</i>		—	1	—	1	
Ulricehamn										
Kinna										
Svenljunga										
Mariestad	1	0			Ullervad (g)					
Skövde				<i>Skövde</i>		—	2	1	2	
Skara					Skara					
Falköping	1	2			Hjulsbro (d)					
Lidköping					Lidköping					
Vara										
Tidaholm										
Nyköping	1	?			<i>Nyköping (g)</i>					
Katrineholm					<i>Katrineholm (g)</i>					
Gnesta										
Norrköping	1	1		<i>Norrköping</i>		1	1	1	2	
Finspång										
Valdemarsvik										
Linköping	1	1		<i>Linköping</i>		—	1	1	1	
Kisa										
Motala	1	1			Motala (g)					
Mjölby										
Karlstad	1	1		<i>Karlstad</i>		—	2	—	1	
Kristinehamn					Kristinehamn (g)					
Arvika	1	0			Arvika					
Säffle										
Sunne	1	0			Sunne (g)					
Hagfors										
Filipstad										
Örebro	2	2		<i>Örebro</i>		1	1	1	2	
Lindesberg										
Asksund										
Karlskoga										
Nora										
Kopparberg										
Hällefors										
Eskilstuna	1	1		<i>Eskilstuna</i>		—	1	—	1	
Strängnäs										
Flen										
Stockholm	5	8		<i>Stockholm</i>		1	4	1	4	
Norrälje	1	0			Rimbo (g)					
Östhammar					Östhammar (g)					
Häverödal										
Uppsala	1	1		<i>Uppsala</i>		—	1	1	1	
Enköping										
Tierp										
Västerås	1	1		<i>Västerås</i>		—	1	1	1	
Köping										
Sala	1	?			Salbohed (g)					
Fagersta										
Tärnsjö										
Östervåla										
Skinnskatteberg										
Visby	1	0		<i>Visby</i>		—	1	—	1	

Nuvarande organisation			Förslag till ny organisation. Kursiverat namn betyder, att körkortsprov får äga rum, (g) att vägväsendet tillhörig garagegård, (d) depåverkstad finnes eller planeras på orten eller i dess närhet.						
Stationsorter Mottagnings- orter	Antal besikt- ningsmän	Kontors- personal	Central- orter	Stationsorter	Mottagnings- orter	Antal			
						kontrollörer	bitjöver- kontrollörer	bil- assisterer	kontors- personal
Falun	2	2		<i>Falun</i> (Sten- näset) (d)	Hedemora (g)	—	2	—	1
Hedemora									
Leksand									
Mora					Mora (g)				
Ludvika	1	0			<i>Ludvika</i>				
Nås									
Vansbro									
Malung					Malung (g)				
Gävle	1	*3	<i>Gävle</i>			1	1	1	2
Storvik									
Ockelbo									
Söderhamn	1	1			Söderala (g)				
Bollnäs					<i>Bollnäs</i> (d)				
Edsbyn									
Hudiksvall	1	1			<i>Hudiksvall</i>				
Ljusdal									
Bergsjö									
Härnösand	1			<i>Härnösand</i>					
Sollefteå					<i>Sollefteå</i> (d)	—	1	—	1
Sundsvall	1	1	<i>Sundsvall</i>			1	1	—	2
Fränsta									
Ånge									
Örnsköldsvik	1	0		<i>Örnsköldsvik</i>		—	1	—	1
Östersund	1	1		<i>Östersund</i>		—	1	1	1
Strömsund									
Hammarstrand									
Järpen									
Sveg	—			<i>Sveg**</i> (g)		—	1	—	—
Umeå	1	?		<i>Umeå</i>		—	1	1	1
Levar									
Bjurholm									
Vindeln									
Robertsfors									
Skellefteå	1	1			<i>Skellefteå</i> (g)				
Norsjö									
Jörn									
Lycksele	1	1		<i>Lycksele**</i> (g)		—	1	—	—
Storuman					Storuman (g)				
Vilhelmina					Vilhelmina (g)				
Dorotea									
Åsele					Åsele (g)				—
Sorsele									
Malåträsk									
Tärnaby									
Luleå	1	1	<i>Luleå</i>			1	1	1	2
Boden					Svartbjörnsbyn (g)				
Jokkmokk									
Gällivare					Gällivare (g)	—	1	—	—
Kiruna				<i>Kiruna**</i>		—		—	—

* Därav 2 med endast kvällsarbete.

** Arvodist.

Nuvarande organisation		Förslag till ny organisation. Kursiverat namn betyder, att körkortsprov får äga rum, (g) att vägväsendet tillhörig garagegård, (d) depåverkstad finnes eller planeras på orten eller i dess närhet.							
Stationsorter Mottagnings- orter	Antal besikt- ningsmän	Kontors- personal	Central- orter	Stationsorter	Mottagnings- orter	Antal			
						kontrollörer bilöver-	bil- kontrollörer	assistent- er	kontors- personal
Piteå	1	?			Piteå				
Älvsbyn				Arvidsjaur* (g)			1		
Arvidsjaur									
Arjeplog									
Haparanda	1	0			Nederkalix (g)				
Kalix									
Överkalix									
Övertorneå									
Pajala									
Summa	57					9	41	17	42

Den nya organisationen skulle alltså enligt det framlagda förslaget komma att omfatta 9 bilöverkontrollörer, 41 bilkontrollörer, 17 assistenter och 42 biträden för kontorsarbete. Till jämförelse nämner utredningen, att personalen inom den nuvarande organisationen den 1 augusti 1946 utgjorde 57 besiktningsmän, 36 biträdande besiktningsmän samt mellan 50 och 60 kontorsbiträden. Härjämte anlidade vissa besiktningsmän sina egna familjemedlemmar för utförande av kontorsarbete. Många av de nuvarande kontorsbiträdena vore dock endast deltidsanställda.

Utredningen föreslår, att hela personalen i den nya organisationen med undantag för bilkontrollörerna i Sveg, Lycksele, Arvidsjaur och Kiruna inplaceras i för civila tjänstemän gällande löneplaner. Sistnämnda fyra befattningshavare kunde icke beräknas erhålla full sysselsättning och torde därför få avlönas med efter arbetsmängden avpassade arvoden.

Vid bestämmandet av löneställningen för besiktningsmännen syntes det naturligt att utgå från deras nettoinkomster enligt nuvarande arvodessystem. Uppgifter angående dessa hade därför införskaffats, men ett studium av dessa uppgifter hade givit vid handen, att de icke lämnade tillräckliga hållpunkter för bestämmande av en riktig lönegradsplacering. Med anledning härav har utredningen sökt att på en annan väg komma fram till en lämpligt avpassad lönesättning.

Innan utredningen gått närmare in härpå, har utredningen erinrat om att den organisation, som föresloges, avsåg att bl. a. åstadkomma en så jämn fördelning av arbetet som möjligt. Utredningen funne det därför önskvärt, att besiktningsmännen, när antalet besiktningar och kompetensprövningar vore förhållandevis lågt, d. v. s. i första hand under hösten och

* Arvodist.

vintern, anlitas även för andra efter deras kvalifikationer avpassade uppgifter. Kurser för undervisning av polismän i motorfordonskännedom och flygande besiktning borde förläggas till sistnämnda årstider. Besiktningsmännens sakkunskap syntes även kunna utnyttjas för trafikundervisning i skolorna, antingen så att besiktningsmännen själva ledde denna undervisning eller i synnerhet så, att de ledde kurser för lärare, som skulle handha undervisningen. Länsstyrelserna och i förekommande fall polismyndigheterna torde kunna anlita besiktningsmännen för taxameterkontroll. Statliga verk och myndigheter borde särskilt under denna tid anlita besiktningsmännen för teknisk översyn av statliga fordon. Vidare torde befattningshavarna kunna utnyttjas för kontroll och värdering av vid trafikolyckor uppkomna skador å motorfordon, som tillhörde staten, eller för vilka kronan avkrävdes skadestånd. Utredningen föreslår i annat sammanhang i sitt betänkande, att vissa befattningshavare vid den lokala organisationen skulle kunna inkallas till tjänstgöring hos chefsmyndigheten. Sådana inkallelser borde som regel förläggas till hösten och vintern. Slutligen framhålles, att avlöningsreglementets föreskrift om att semester finge åtnjutas å tid, som prövades lämplig med hänsyn till göromålets behöriga gång, utgjorde ett ytterligare medel att reglera de säsongmässiga variationerna i arbetsbelastningen. Med hänsyn till det anförda utginge utredningen ifrån att det skulle bli möjligt att bereda varje befattningshavare, som placerades in i lönegrad, full sysselsättning under normal tjänstetid. Någon differentiering av besiktningsmännens löner med hänsyn till arbetskvantiteten syntes därför icke böra ifrågakomma.

Beträffande besiktningsmännens utbildning säger sig utredningen icke vilja föreslå obligatorisk fordran på examen från teknisk högskola men påpekar, att det vore önskvärt, att inom organisationen funnes några besiktningsmän med så hög utbildning på det tekniska området, att de behärskade även de mera invecklade spörsmål, som kunde uppkomma särskilt i samband med besiktning av nya fordons- och motortyper, men för flertalet besiktningsmän torde det vara tillräckligt med examen från tekniskt gymnasium eller därmed jämförlig läroanstalt samt långvarig och väl vitsordad praktisk tjänstgöring inom facket. Förutom de rent tekniska kvalifikationerna borde besiktningsmännen ha viss administrativ erfarenhet samt ingående kännedom om trafikförfattningarna och andra bestämmelser, som rörde deras verksamhet. Då besiktningsman skulle pröva olika personers kompetens för erhållande av körkort m. m., borde han vidare snabbt kunna bilda sig ett säkert omdöme om den, som prövades. Han borde ha psykologisk blick och gott handlag i umgänget med allmänheten, så att han vunnit dess förtroende. På grund av det personliga exemplet betydelse för trafiksäkerheten funne utredningen nödvändigt betona som ett kompetenskrav, att han vore känd för nyktert levnadssätt. En fylleriförseelse måste anses som ett allvarligt tjänstefel.

Vid bedömande av lönegradsplaceringen för bilkontrollör har utredningen med hänsyn till förut angivna fordringar på tekniska kvalifikationer funnit en placering i lägre lönegrad än A 21 icke kunna ifrågakomma.

Med beaktande särskilt av de pedagogiska krav, som måste ställas på den, som skall handhava körkortsprövning, och av det förhållandet, att befattning som bilkontrollör för flertalet befattningshavare inom organisationen torde bli sluttjänst, har utredningen ansett sig kunna utan att behöva riskera några konsekvenser i fråga om lönegradsplaceringen för annan teknisk personal föreslå, att bilkontrollörerna placerades i lönegrad A 22. En sådan löneställning torde vara nödvändig, om det under nuvarande förhållanden skulle bli möjligt att förvärva och behålla bilkontrollörer med önskvärda kvalifikationer.

Det mera kvalificerade arbete och större ansvar, som enligt vad i det föregående anförts skulle åvila bilöverkontrollörerna, motiverade, att dessa placerades i högre lönegrad. Utredningen föreslår, att de i regel placeras i lönegrad A 24. Bilöverkontrollörerna i Stockholm och Göteborg borde övertaga de i dessa städer nu placerade länsbesiktningsmännens uppgifter i fråga om typbesiktning av motorfordon. Med hänsyn härtill och till de större krav, som rent allmänt torde böra ställas på kompetensen hos bilöverkontrollörerna i dessa båda städer, över vilka den största delen av motorfordonsimporten till landet sker, föreslår utredningen, att de placeras i lönegrad A 26.

Assistenterna, som utgjorde rekryteringspersonalen, borde placeras i lönegrad Eo 18. Innan någon antoges till assistent, borde han regelmässigt ha tjänstgjort såsom extra tjänsteman i lönegrad Ex 15 under en provotid av omkring ett halvt år. Om han därunder prövades lämplig för vidare befordran, borde han först uppflyttas i lönegrad Ex 18 och, om han efter ytterligare ett halvår ansåges lämplig för yrket, förordnas till assistent. Därest befordringsgången för teknisk personal skulle i anslutning till det förslag, som torde vara att förvänta från 1944 års personalutredning, komma att generellt fastställas på annat sätt, förutsatte utredningen, att den nu skisserade befordringsgången för assistenterna justerades till överensstämmelse med de generella bestämmelserna.

Kontorspersonalen syntes tills vidare i avvaktan på närmare erfarenheter om behovet av sådan personal böra anställas såsom extra ordinarie kansli- och kontorsbiträden. På varje centralort borde placeras ett mera kvalificerat biträde såsom kanslibitråde i lönegrad Eo 7. All övrig kontorspersonal syntes böra utgöras av kontorsbiträden i lönegrad Eo 4. I sin kostnadsberäkning har utredningen räknat med att alla dessa biträden skulle ha full tjänstgöringstid. Man torde emellertid böra pröva sig fram och, i den mån så visade sig möjligt och ur arbetssynpunkt lämpligt, anställa viss del av denna personal med deltidstjänstgöring. I den mån i organisationen anställes nya befattningshavare, som förut icke haft längre anställning vid bilbesiktningsväsendet eller i statstjänst, torde böra tillämpas en befordringsgång av samma art som den, vilken föreslagits för assistenterna. Lämpligen kunde därvid tjäna till ledning den befordringsgång för biträdespersonalen, som föreskrivits inom fögderiorganisationen.

Utredningen föreslår därefter följande personalförteckning för bilbesiktningsväsendet.

Personalförteckning.

Tjänstemän å ordinarie stat:

Lönegrad.

2 bilöverkontrollörer	A 26
7 bilöverkontrollörer	A 24
37 bilkontrollörer	A 22

Av följande tabell framgår närmare den av utredningen föreslagna lönegradsplaceringen av bilbesiktningsväsendets personal.

Sammanställning över personalens lönegradsplacering vid bilbesiktningsväsendet enligt utredningens förslag.

Central- och övriga stationsorter	Dyrort	Bilöverkontrollörer		Bilkontrollörer A 22	Assistent Eo 18	Kansli- biträden Eo 7	Kontors- biträden Eo 4	Summa befatt- nings- havare
		A 26	A 24					
Malmö	F	—	1	2	1	1	2	7
Hälsingborg	E	—	—	2	—	—	1	3
Kristianstad	D	—	—	1	1	—	1	3
Karlskrona	F	—	—	1	—	—	1	2
Jönköping	E	—	1	1	1	1	1	5
Växjö	C	—	—	1	—	—	1	2
Kalmar	E	—	—	1	1	—	1	3
Göteborg	G	1	—	2	1	1	2	7
Vänersborg	D	—	—	1	1	—	1	3
Borås	F	—	—	1	—	—	1	2
Skövde	E	—	—	2	1	—	2	5
Norrköping	F	—	1	1	1	1	1	5
Linköping	F	—	—	1	1	—	1	3
Örebro	F	—	1	1	1	1	1	5
Karlstad	F	—	—	2	—	—	1	3
Eskilstuna	E	—	—	1	—	—	1	2
Stockholm	I	1	—	4	1	1	3	10
Uppsala	F	—	—	1	1	—	1	3
Västerås	F	—	—	1	1	—	1	3
Visby	E	—	—	1	—	—	1	2
Gävle	F	—	1	1	1	1	1	5
Falun	E	—	—	2	—	—	1	3
Sundsvall	H	—	1	1	—	1	1	4
Härnösand	F	—	—	1	—	—	1	2
Örnsköldsvik	E	—	—	1	—	—	1	2
Östersund	H	—	—	1	1	—	1	3
Luleå	H	—	1	1	1	1	1	5
Umeå	G	—	—	1	1	—	1	3
Summa		2	7	37	17	9	33	105

Yttranden.

Flertalet hörda myndigheter och organisationer har funnit en omorganisation av bilbesiktningsväsendet nu böra ske. En ledamot av 1945 års trafik-säkerhetskommitté uttalar emellertid, att utredningens förslag icke borde föranleda någon åtgärd förrän trafiksäkerhetskommittén fullgjort sitt uppdrag. Likaledes har länsstyrelsen i Kronobergs län ifrågasatt uppskov med förslaget genomförande till ett kommande år, då de pågående trafiksäkerhetsutredningarna hunnit avslutas. Av olika skäl, vartill jag får anledning återkomma i det följande, ha kungl. automobilklubben och Sveriges trafikbil-

ägares riksorganisation icke ansett sig kunna tillstyrka, att utredningens förslag lägges till grund för en omorganisation, utan hemställa att ett nytt förslag utarbetas.

Härefter torde jag få redogöra för de synpunkter beträffande den lokala organisationen, som återfinnas i yttrandena.

Det militära besiktningsväsendet.

Utredningens förslag om att det militära besiktningsväsendet skall bibehållas har föranlett vissa uttalanden.

Chefen för försvarsstaben, som finner det vara i överensstämmelse med försvarets intressen, att den militära besiktningsorganisationen kvarstår, föreslår, att det uppdrages åt chefen för armén att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa viss utredning om ifrågavarande organisation. Chefen för försvarsstaben anför härom bl. a.

Som ett led i det rationaliserings- och effektiviseringsarbete som för närvarande pågår inom försvaret framstår det som önskvärt att undersöka, hurvida icke det militära besiktningsväsendet kan erhålla en organisation, som ansluter sig till den föreslagna civila organisationen. På grund härav bör det militära besiktningsväsendet för motorfordon göras till föremål för särskild utredning. Förutom en lämplig omfattning och organisation av det militära besiktningsväsendet bör därvid särskilt uppmärksammas frågorna om de militära besiktningsmännens befogenheter, deras ställning i förhållande till den av besiktningsutredningen fastslagna chefsmyndigheten samt samarbetet mellan nämnda myndighet och försvarsgrenscheferna. Frågan om samarbetet mellan de civila och de militära besiktningsmännen ävensom möjligheten att utnyttja de militära besiktningsmännen som en reserv för civila förrättningar bör jämväl uppmärksammas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser för sin del övervägande skäl tala för en enhetlig besiktningsorganisation för såväl civilt som militärt ändamål. Som stöd för sin åsikt anför styrelsen bl. a. följande.

Antalet militära körkortsprov beräknas, enligt i utredningen anförda uppgifter, komma att uppgå till något över 10 procent av samtliga inom landet utförda prov. Det måste ur trafiksäkerhetssynpunkt anses vara önskvärt, att dylikt prov utföres inför person, vilken fortlöpande deltagar i trafiken med motorfordon och i utvecklingen på hithörande områden. En militär besiktningsman torde som regel endast under relativt ringa tid ägna sig åt besiktningsmannaverksamheten och lärer huvudsakligen vara sysselsatt med andra militära göromål. Han kommer sålunda att få avsevärt mindre rutin och erfarenhet än de civila besiktningsmännen, vilket kan menligt inverka även på hans besiktningsmannaverksamhet.

Den av utredningen omnämnda svårigheten, som uppstår genom de militära körkortsprovens koncentrerings till vissa årstider, synes i ungefär samma grad kunna bemästras av den föreslagna civila besiktningsmannorganisationen med sin möjlighet till personalöverflyttningar som av de fåtaliga militära besiktningsmännen på varje förband.

Därest en dylik sammanslagning icke för närvarande ansåges böra genomföras, borde enligt styrelsens mening en utredning verkställas beträffande organisationen av och frågan om chefsmyndighet för det militära besiktningsväsendet. Om så skedde, borde dock det civila besiktningsväsendets om-

organisation icke uppskjutas, utan dess chefsmyndighet erhålla befogenhet att, för vinnande av önskvärd enhetlighet, inspektera de militära besiktningsmännens verksamhet på nu ifrågavarande område samt att meddela de anvisningar och föreskrifter, som befunnas erforderliga.

1945 års trafiksäkerhetskommitté hävdar, att ett bibehållande av systemet med militära besiktningsmän vore, såvitt anginge prövningen av bilförare, tillfredsställande endast under förutsättning, att man kunde vinna garantier för att de militära besiktningsmännen innehade samma kompetens som de civila och att deras prövning utfördes med lika stor stränghet och noggrannhet.

Kompetensproven.

1945 års trafiksäkerhetskommitté delar utredningens uppfattning, att körkortsproven icke borde avläggas inför polis. En sådan anordning skulle endast medföra, att man finge två olika besiktningsmannakårer, och detta vore olyckligt, icke minst ur enhetlighetens synpunkt. Där emot förklarar sig länsstyrelsen i Stockholms län icke vara beredd att på grundval av utredningens argumentering helt avvisa tanken på att överflytta vissa arbetsuppgifter på för ändamålet skolad polispersonal. Liknande ståndpunkter intagas av polismästaren i Örebro och motormännens riksförbund.

Utredningens förslag att koncentrera kompetensprövningarna till ett mindre antal orter med utbildat gatunät och någorlunda omfattande trafik har föranlett åtskilliga uttalanden. Förslaget tillstyrkes sålunda i huvudsak av länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs samt Göteborgs och Bohus län. Förstnämnda länsstyrelse anför bl. a.

Mot utredningens ståndpunkt, att körkorts- och trafikprov som regel böra förläggas till städer och andra tätt bebyggda orter med utbildat gatunät och något så när stark trafik, läser icke i och för sig vara något att erinra. Den inskränkning i allmänhetens bekvämlighet, som förslaget medför, kan vid det förhållandet, att sådana prov normalt avläggas endast en gång i varje människas liv, icke tillmätas större betydelse. Rent psykologiskt sett kommer den omständigheten, att körkortsprov endast kan avläggas på ett litet antal platser och att aspiranten ofta måste företaga en särskild resa för detta ändamål, att medföra ökad respekt för provet.

Invändningar mot den föreslagna koncentrationen av kompetensproven ha emellertid gjorts i flera av de inkomna yttrandena. Sålunda har länsstyrelsen i Kristianstads län icke funnit sig kunna biträda detta förslag och anför såsom motiv härför bl. a.

Uppenbart är att icke obetydliga olägenheter och kostnader komma att åsamkas den kör- och trafikprovssökande allmänheten vid en dylik begränsning av möjligheterna att avlägga prov. Å andra sidan läser det icke kunna bestridas, att en prövning under de svårare förhållanden, som de angivna tätorterna erbjuda, många gånger ger en bättre ledning för bedömning av vederbörandes lämplighet än ett prov företaget å en ort med mindre trafik. Framför allt torde reaktions- och anpassningsförmågan hos aspiranterna bättre kunna bedömas. Frågan är dock om sistnämnda förhållande bör till-

erkännas avgörande betydelse. Härvid må till en början erinras om att under år 1939 avlades i riket icke mindre än inemot 84 000 kör- och trafik kortsprov. Redan denna höga siffra inger en viss tveksamhet rörande lämpligheten av att belasta trafiken i de 36 uppräknade tätorterna med proven i fråga. Vidare må framhållas, att utredningen icke lämnat något underlag för sitt påstående att den föreslagna anordningen vore betingad av trafiksäkerhetsskäl av sådan styrka, att de förut nämnda olägenhets- och kostnadssynpunkterna borde vika. Man synes även hava bortsett från det faktum att vid färd i tätbebyggda samhällen bilförarens mindre rutin ofta uppväges av hans större försiktighet. Till slut må framhållas, att någon som helst norm icke kunnat upprätthållas vid bestämmandet av de lämpliga tätorterna; i regel synes man hava fått nöja sig med att därtill utse de största samhällena inom varje distrikt utan hänsyn till att man samtidigt i ett annat och kanske närbeläget distrikt ansett sig böra såsom lämplig provningsort underkänna ett ännu större samhälle.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län förordar, att körkortsprov skall få avläggas på samtliga stations- och mottagningsorter, icke minst med hänsyn till de stora kostnader, som i annat fall skulle uppkomma för den körkortssökande allmänheten. Länsstyrelsen anför vidare bl. a. följande.

Det är ingalunda säkert att en körkortssökandes eventuella svagheter lättast avslöjas vid prov i stadstrafik. Denna är — åtminstone i de största städerna — noggrant reglerad, och motorförarens självansvar reduceras ofta till ett strikt iakttagande av varningsmärken och trafikpolisens anvisningar. Dessutom äro övriga trafikanter i regel bättre disciplinerade ju större ett samhälle är, ett förhållande som också underlättar för föraren att klara uppkommande situationer. I mindre orter och på landsbygden råder i allmänhet större oreda i trafiken, varför en förare ständigt måste räkna med att andra trafikanter uppträda på ett för honom och för sig själva riskabelt sätt. En motorförare från landsbygden eller från en mindre ort iakttager i regel stor försiktighet, då han kommer till ett större samhälle, där han är obekant och ovan att färdas. Härigenom blir han icke där till den fara för trafiken, som utredningen synes föreställa sig. Samma omdöme kan dessvärre icke alltid fällas om städernas motorförare, när de komma ut på landet. Det är ingalunda så att landsbygdens motorförare äro en trafikfara, när de komma in till städerna utan oftare det motsatta att städernas motorförare äro farliga på landsvägarna.

I allmänhet synes man vara benägen att tillmäta körkortsprevet ett alltför stort värde som mätare på en förarens skicklighet. Denna beror främst av vaksamhet och omdöme, egenskaper som icke kunna komma till något klarare uttryck under den högst halvtimmeslånga uppvisningen inför besiktningssmannen. Denne kan möjligen konstatera förtrogenheten med trafikreglerna och de tekniska kunskaperna i fråga om fordonets manövrering, men om sökandens förutsättningar i övrigt att bli en god och ansvarsställande förare kan besiktningssmannen icke hinna få någon säkert grundad uppfattning. Men i själva verket är det just på förefintligheten eller frånvaron av de egenskaper, som icke komma till synes vid provet, som förarens kvalifikationer ur trafiksäkerhetssynpunkt komma att bero. Därför bör körkortsprevet betydelse icke överdrivas. Erfarenheten visar också att flertalet olyckor icke bero på förarens bristande kunnande utan på oförsiktighet och överdåd.

Principiella avståndstaganden från den föreslagna koncentrationen av körkort- och trafik kortsprov av liknande innebörd som de nu återgivna utlåtandena ha vidare anmälts av *länsstyrelserna i Södermanlands, Hallands,*

Örebro och Västmanlands län, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund samt av Sveriges automobilhandlareförening och bilverkstädernas riksförbund, vilka sistnämnda båda organisationer avgivit gemensamt yttrande.

Polismästaren i Örebro framhåller vissa olägenheter ur trafiksäkerhetssynpunkt, som kunna tänkas uppkomma vid den föreslagna koncentrationen.

Utredningens förslag att koncentrera kompetensproven för erhållande av kör- och trafik kort samt tillstånd till yrkesmässig utbildning av bil- och motorcykelförare till ett fåtal städer och tätbebyggda orter torde komma att medföra ur trafiksäkerhetssynpunkt icke önskvärda konsekvenser. Praktiken har nämligen visat, att övningskörning regelmässigt förlägges till de städer och till de speciella gator och andra offentliga platser, som besiktningsmännen normalt använda för provkörningar. Läraren räknar med att eleverna lättare skola kunna klara proven, därest övningskörningarna verkställas på platser, där proven utföras. Även om poliskammaren hyser den uppfattningen att övnings- och provkörningar böra förläggas till gator med tät trafik och till parkeringsplatser med stor beläggning, torde dock en ytterligare ökning av sådana körningar medföra icke blott ett mycket stort trafikosäkerhetstillstånd utan även en kraftig uppstoppning i den rörliga trafiken. Stegningen i övnings- och provkörningarna skulle möjligen kunna medföra förbud för sådana körningar på starkt trafikerade gator och parkeringsplatser. Utredningens syfte skulle härigenom icke kunna i praktiken genomföras.

Åtskilliga myndigheter och organisationer påvisa de olägenheter, som skulle uppstå för befolkningen i avlägsna bygder, om utredningsförslaget om sammanförande av körkortsproven genomfördes. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller sålunda, att om körkortsprov skulle få avläggas endast på en ort inom länet, nämligen Luleå, skulle en körkortsaspirant från Karesuando tvingas resa närmare 50 mil och en från Kiruna 30 mil för att komma till förrättningsorten. Erinringar i samma riktning ha gjorts av *länsstyrelserna i Östergötlands, Skaraborgs och Jämtlands län* samt av *kungl. automobilklubben och Sveriges bilskolors riksförbund*.

Vidare har detta spørsmål berörts av *1944 års trafikförfattningsakkun-niga*, som framhålla, att även om man i princip ansåge det riktigt, att kör- och trafik kortprov avlades på platser, där trafikförhållandena medgäve en mera allsidig prövning, torde det dock enligt de sakkunnigas mening vara uteslutet att kunna — utan åsidosättande av allmänhetens berättigade intressen — inskränka antalet platser på sätt skett i utredningsförslaget. Särskilt gällde detta i fråga om de norrländska länen med deras långa avstånd och kostsamma, tidsödande resor. Frågan om vilka orter, som kunde godtagas för avläggande av prov av ifrågavarande slag, torde emellertid ej böra fastställas i förevarande sammanhang utan borde avgöras av vederbörande länsstyrelse i samråd med besiktningsmännens chefsmyndighet.

Utredningens förslag beträffande anordnandet av prov för blivande körskolelärare har i allmänhet icke berörts i yttrandena. *1945 års trafiksäkerhetskommitté* meddelar, att kommittén övervägde att föreslå, att en central statlig kursverksamhet för bilskolornas chefer och instruktö-

rer skulle igångsättas i syfte att höja bilskoleundervisningens standard. Komme en sådan utbildning och examination till stånd, syntes prövningen av bilskolelärarna inför besiktningsmännen kunna bortfalla.

Sveriges bilskolors riksförbund föreslår, att vid tillsättandet av nya bilskolechefer kompetensproven skulle företagas av särskilda till centralorterna anknutna prövningsnämnder, bestående av tre personer, varav en borde vara vederbörande bilöverkontrollör och en representant för Sveriges bilskolors riksförbund.

Distriktsindelningen m. m.

Utredningens förslag att avskaffa den nuvarande distriktsindelningen och att i stället sammanföra besiktningsväsendets befattningshavare i grupper samt det i samband därmed stående förslaget om frihet att välja besiktningsman beröras i ett flertal yttranden.

Det sistnämnda förslaget har i allmänhet icke föranlett någon erinran. Däremot anse flera remissmyndigheter behov föreligga av en viss gränsdragning beträffande besiktningsmännens territoriella verksamhet. *Statskontoret* anför i denna fråga följande.

Förrättningssökande skall enligt förslaget erhålla rätt att vända sig till besiktningsman på den ort han önskar för att undergå prövning eller få besiktning utförd. Ehuru denna valfrihet såsom utredningen framhållit är förenad med risken av ojämn arbetsfördelning, vill statskontoret likväl icke motsätta sig, att en sådan ordning försöksvis införes. Detta bör dock icke föranleda, att distriktsindelningen helt avskaffas. Ett bibehållande av densamma i viss utsträckning synes erforderligt såväl av organisatoriska skäl som för att åstadkomma begränsning av resekostnaderna. Såsom minimikrav bör i detta hänseende gälla, att envar av de nio föreslagna gruppernas befattningshavare tilldelas visst eller vissa län såsom tjänstgöringsområde. Arbetsuppgifterna för varje grupp böra då begränsas till det eller de gruppen tilldelade länen, i den mån chefsmyndigheten icke föreskriver avvikelser härifrån.

Behovet av territoriella gränser för besiktningsmännens verksamhet framhäves vidare av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Jämtlands län, 1944 års trafikförfattningssakkunniga* samt *automobilbesiktningsmännens förening*. Nu nämnda länsstyrelse och trafikförfattningssakkunniga föreslå, att ifrågavarande gränsdragning uppdrages åt chefsmyndigheten, som därvid bör samråda med länsstyrelserna.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser det vara av betydelse, att varje länsstyrelse hade en länsbesiktningsman att rådföra sig med i ärenden, vilkas bedömande krävde tillgång till sådan expertis som den, en dylik befattningshavare representerade.

Länsstyrelsen i Jönköpings län och *1945 års trafiksäkerhetskommitté* hysa vissa betänkligheter mot utredningens förslag att medgiva körkortsaspirant rätt att vända sig till vilken besiktningsman som helst. Länsstyrelsen anför härom följande.

Besiktningsväsendets nuvarande lokala organisation bygger på en fast distriktsindelning, som är fotad på länsindelningen, medan i utredningens förslag båda dessa principer övergivits. Länsstyrelsen kan härutinnan näppeligen dela betänkandets ståndpunkt. En någorlunda fast distriktsindelning

är av betydelse för en jämn arbetsfördelning mellan de olika besiktningsmännen. Saknas sådan indelning kan man, såsom för övrigt i betänkandet påpekas, befara, att körkortsaspiranter vid provens avläggande skola hänvända sig till sådana besiktningsmän, som fått namn om sig att vara mindre fordrande än andra. Slopandet av den fasta distriktsindelningen synes vidare särskilt betänkligt med hänsyn till de uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet, som sannolikt komma att åläggas besiktningsmännen. Ur berörda synpunkt torde det vara mycket angeläget att åtminstone bilöverkontrollörernas territoriella verksamhetsområden erhålla förhållandevis markerade gränser. Allmänheten har emellertid uppenbarligen i vissa fall ett legitimt intresse av att få vända sig till annan besiktningsman än vederbörande i det »egna» distriktet. Redan nu medger för övrigt 19 § motorfordonsförordningen i fall av synnerlig olägenhet för körkortsaspirant undantag från distriktsindelningen. Mer än en uppmjukning av denna regel, så att även något mindre starka skäl än i paragrafen angivas kunna godtagas, torde i själva verket icke erfordras för att nämnda intresse skall bli i skälig mån tillgodosett. Ett slopande av distriktsindelningen är sålunda icke ur denna synpunkt påkallat.

Starka skäl synas vidare tala för att anknytningen till länet bibehållas. Länsstyrelsen har för närvarande synnerligen vidsträckt befogenheter enligt trafikförfattningarna med avseende å motorfordonstrafiken i länet. Vid lösandet av en del av dessa uppgifter är samarbetet mellan länsstyrelsen och länsbesiktningsmannen av stor betydelse. Ehuru förslag därom icke framlagts, förefaller det rimligt att anta, att även länsstyrelsen kommer att anförtros nya uppgifter inom trafiksäkerhetsarbetet. Behovet av samarbete med besiktningsväsendet torde då komma att öka. Under sådana förhållanden hade det varit naturligare att — i stället för att fjärma besiktningsmännen från länsstyrelserna — här åvägabrinda en närmare anknytning.

För att bereda lättnad för allmänheten vid avläggande av körkortsprov finner trafiksäkerhetskommittén för sin del det vara tillräckligt att utbyta uttrycket »synnerlig olägenhet» i 19 § 1 mom. MF mot uttrycket »olägenhet».

Central-, stations- och mottagningsorter. Antalet befattningshavare.

Utredningens förslag att minska antalet förrättningsplatser för besiktningsmännen har föranlett uttalanden i många av de inkomna yttrandena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner utredningens ifrågavarande förslag innebära mycket påtagliga fördelar ur organisatorisk synpunkt. Styrelsen anser det emellertid knappast gå att inskränka antalet mottagningsorter så radikalt som föreslagits; särskilt med hänsyn till bilhandeln och den yrkesmässiga trafikens intressen torde det bli erforderligt att i vissa delar av landet öka antalet sådana orter. Vare sig ökning skedde eller ej torde man därjämte få antaga, att besiktningsmännen finge i större omfattning än nu företaga resor för utförande av förrättningar på annan ort.

Såväl besiktningsmännens arbete som kontorsarbetet kunde organiseras mera rationellt, om den föreslagna centraliseringen komme till stånd, anför *automobilbesiktningsmännens förening*. Föreningen hade därför intet att erinra i princip mot en centralisering men trodde, att denna komme att bli en svår stötesten ur allmänhetens synpunkt. Man finge räkna med stor tillström-

ning av förrättningsökande till stations- och mottagningsorterna, varför arbetsförhållandena borde vara synnerligen välordnade.

Motorförarnas helnykterhetsförbund har för sin del intet att erinra mot förslaget beträffande central-, stations- och mottagningsorterna.

Kungl. automobilklubben, *Sveriges automobilindustriförening* och *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anmäla däremot i sina yttranden betänkligheter gentemot utredningsförslaget att koncentrera besiktningssamheten till ett mindre antal orter. Sistnämnda sammanslutning anför härom bl. a.

Grundläggande för organisationen av besiktningsväsendet bör givetvis vara, att densamma i administrativt hänseende skall bli så praktisk och ändamålsenlig som möjligt och bereda den förrättningsökande allmänheten minsta möjliga olägenheter i fråga om kostnader och tidsspillan. Riksorganisationen anser, att utredningen i sitt förslag icke tillräckligt beaktat dessa faktorer. I detta avseende kan man peka på, hur förhållandena i Norrland med dess långa avstånd föreslagits skola bli. Betänkandet synes därför böra bli föremål för en överarbetning i nu angivna hänseende, enär den föreslagna distriktsindelningen enligt riksorganisationens mening icke kan läggas till grund för en lagstiftning på området.

I sitt gemensamma yttrande framhålla *bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund*, att allmänheten, när det gällde besiktningssöktningar, mera sällan komme i direkt kontakt med besiktningmännen utan hos dessa företräddes i första hand av automobilhandlarna och i stor omfattning av bilverkstäderna, samt att central-, stations- och mottagningsorter därför i möjligaste mån borde utväljas även med hänsyn till automobilhandels och bilverkstädernas lokalisering.

I många länsstyrelser utlåtanden liksom i åtskilliga till dessa utlåtanden fogade yttranden från lokala remissinstanser framföras önskemål beträffande förrättningsorterna inom respektive län. Jag kommer i det följande huvudsakligen att angiva, vad yttrandena innehålla beträffande central- och stationsorter, medan jag beträffande mottagningsorter torde få hänvisa till handlingarna.

Vad först angår de föreslagna centralorterna, där gruppchefen — bilöverkontrollören — skulle vara placerad, ifrågasätter *länsstyrelsen i Kalmar län* om Jönköping kunde betraktas som lämplig centralort för Småland och Öland. Ur geografisk synpunkt finge Växjö såsom varande belägen ungefär i centrum av området anses avsevärt lämpligare än Jönköping, särskilt med hänsyn till önskvärdheten av att förkorta tiden och längden av de tjänsteresor som den föreslagne överkontrollören hade att företaga inom sitt område liksom även med hänsyn till allmänhetens intresse att lätt komma i kontakt med denne tjänsteman.

Även *Kronobergs lastbilcentralers länsförening u. p. a.*, *Kronobergs lärsdroskbilägareförening* och *Växjö motorsällskap* anse, att Växjö bör bli centralort i stället för Jönköping.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, *länsstyrelsen i Västernorrlands län* samt *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* förorda Härnösand såsom centralort i stället för Sundsvall.

Länsbesiktningsmannen i Västerbottens län anser, att de stora avstånden i övre Norrland motiverade, att såväl Umeå som Luleå bleve centralorter. Om utredningens förslag genomfördes, skulle den i Luleå stationerade bilöverkontrollören vid en inspektionstionsresa i bil till samtliga stations- och mottagningsorter ha att färdas ca 190 mil, alltså betydligt längre än sträckan Ystad—Haparanda. Även *länsstyrelsen i Västerbottens län* framhåller, att det förelåg ett oavvisligt behov för länet att få egen centralort, nämligen i Umeå.

Som förut nämnts ha åtskilliga önskemål framförts beträffande stationsorterna. Sålunda finner *länsstyrelsen i Södermanlands län* det föreslagna antalet stationsorter för litet för länets vidkommande. *Länsstyrelsen i Kalmar län* anser *Västervik* böra bibehållas som stationsort. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Hallands län* m. fl. framhålla, att *Halmstad* borde förbli stationsort. *Sveriges automobilindustrieförening* ifrågasätter lämpligheten att indraga *Uddevalla* såsom stationsort. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* förordar *Mariestad* som stationsort i stället för *Skövde*. *Länsstyrelsen i Örebro län* jämte ett flertal lokala myndigheter och organisationer hävda, att besiktningsman borde stationeras i *Karlskoga*. Besiktningsman borde vidare, enligt *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, finnas i *Ludvika*. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* m. fl. hemställer att *Söderhamn* icke måtte slopas som stationsort. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* och *Sveriges automobilindustrieförening* framställa samma önskemål beträffande *Skellefteå*. Slutligen föreslår *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, att *Gällivare* bleve stationsort i stället för *Kiruna*.

Konkreta erinringar beträffande utredningens förslag angående orter, där mottagningar borde äga rum, ha framförts bl. a. av flertalet länsstyrelser.

I detta sammanhang torde jag böra nämna, att *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förutsatt, att besiktningsman, liksom nu i viss utsträckning är fallet, skulle utföra förrättningar även utom stationsort och fastställd mottagningsort, i den mån besiktningsmannens övriga arbetsuppgifter det tillåte. Sådan förrättning borde verkställas i fall, då det gällde att tillfredsställa ett berättigat krav från fordonsägare, för vilken ett inställande av fordonet på stations- eller mottagningsort skulle medföra avsevärd olägenhet. Även syntes dylik resa kunna företagas, då t. ex. yrkessammanslutning, bussföretag eller bilhandlare anmälde ett större antal förrättningar att utföras å viss dag.

Flera remissmyndigheter anse det föreslagna antalet besiktningsmän för litet. Uttalanden i denna riktning ha gjorts av *länsstyrelserna i Kronobergs, Kristianstads, Västmanlands och Kopparbergs län* samt dessutom av *bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund*. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* ifrågasätter, huruvida icke en reservkår för avhjälpande av tillfälliga arbetsanhopningar borde upprättas. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att möjlighet måste hållas öppen att vid mera avsevärd arbetsanhopning förstärka personalen och att av denna anledning anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie personal bör betecknas förslagsvis.

Befattningshavarnas arbetsuppgifter.

I en del yttranden beröras de arbetsuppgifter, som utredningen avsett skola fullgöras av de föreslagna bilöverkontrollörerna, samt de nya tjänsteåligganden, som enligt utredningen borde åvila besiktningsmännen över huvud.

Vad till en början angår de föreslagna befattningarna såsom bilöverkontrollör, så finna *länsstyrelserna i Kronobergs, Skaraborgs och Kopparbergs län* icke behovet av dessa tjänster tillräckligt styrkt. Länsstyrelsen i Skaraborgs län anför härom följande.

Däremot kan länsstyrelsen icke finna förslaget lämpligt i vad det avser besiktningsmännens uppdelning i grupper med en överkontrollör som högste besiktningsman för varje grupp. Enligt länsstyrelsens mening kan överinseendet och organiserandet av det dagliga arbetet och tillsynen över personalen på varje stationsort endast handhas av en där placerad besiktningsman, icke av en å annan ort placerad befattningshavare. I stället för den föreslagna gruppindelningen och inrättandet av överkontrollörsbefattningar bör därför en av besiktningsmännen på varje stationsort med lönegradsplacering i A 24 bliva förman för personalen och samtidigt, därest han är stationerad i residensstaden, den besiktningsman, som skall tillhandagå länsstyrelsen med utredningar och utlåtanden. Därigenom skulle således även ernås, att besiktningsmännens nuvarande anknytning till länsstyrelserna kan bättre bibehållas, något som måste vara av värde såväl för länsstyrelserna som besiktningsväsendet, även om den lokala distriktsindelningen upphör.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län föreslår för sin del, att bilbesiktningsmännen finge ställning av tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsverket med placering i respektive vägförvaltningar. Den befattning med personalfrågor, som enligt utredningen skulle tillkomma bilöverkontrollören, skulle då automatiskt övergå på vägdirektören.

1945 års trafiksäkerhetskommitté uppehåller sig vid frågan om utvidgade arbetsuppgifter för besiktningsmännen i allmänhet. Vid planläggningen av trafiksäkerhetsarbetets organisation hade kommittén räknat med, att detta arbete icke blott krävde ett centralt ledande organ, förlagt till huvudstaden, utan också lokalt arbetande krafter.

Redan nu syntes besiktningsmännens verksamhet i huvudsak vara ägnad trafiksäkerheten. Såväl kontrollen över bilbeståndet som prövningen av förarna skedde framförallt i syfte att förebygga olyckor. Kommittén tänkte sig emellertid, att besiktningsmännen i framtiden skulle få sina arbetsuppgifter vidgade, så att de inom sina områden hade att medverka i trafiksäkerhetsarbetet i dess helhet. Bilbesiktningsutredningen hade själv pekat på lämpligheten av att besiktningsmännen på de tider, då de vore mindre arbetsbelastade, användes för trafikutbildning av polismännen och för trafikundervisning i skolorna. Kommittén skulle därutöver önska, att besiktningsmännen finge deltaga i det omfattande arbete, som måste utföras för att upptäcka och undanröja sådana olycksanledningar, som utgjordes av dålig sikt, farliga järnvägs korsningar, olämpliga väg- och gatuordningar etc. Det skulle sålunda åligga besiktningsmännen att företaga inspektionsresor och att inkomma med rapporter angående de missförhållanden, som

de därvid kunnat iakttaga. Detta innebure en värdefull förstärkning av de arbetskrafter, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna kunde ställa till förfogande, och det skulle säkerligen tillföra de trafiksäkerhetsvårdande organen nya synpunkter och initiativ.

Även *automobilbesiktningsmännens förening* har framfört en del synpunkter beträffande de ifrågasatta nya uppgifterna för besiktningsmännen. Efter att ha framhållit, att någon särskild ersättning härför icke torde vara avsedd, anför föreningen bl. a. följande.

Först må framhållas, att arbetet med besiktningar är fysiskt påfrestande, särskilt vintertid och så länge besiktningarna skola göras ute under otjänlig väderlek. Därtill kommer att besiktningsarbetet måste koncentreras till de ljusa timmarna av dagen. Det är därför en lycklig omständighet, att arbetsmängden brukar minska något under hösten och vintern. På grund härav kan det icke tagas som regel, att besiktningsmännen äro disponibla för extra arbeten under de tider på dagen, som utgöra normal arbetstid i skolor och annorstädes. Därtill kommer, att vissa av dessa arbetsuppgifter (exempelvis trafikundervisning i skola) rätteligen höra hemma hos andra myndigheter (polisen). Ävenledes bör teknisk översyn av staten tillhöriga fordon som regel utföras av den myndighet, som disponerar fordonen. Om någon begränsning av extra arbetsuppgifter icke införes, uppstår lätt risk för att det ordinarie arbetet måste eftersättas.

Slutligen har i ett par remissyttranden pekats på värdet för myndigheterna av att i vissa fall kunna utnyttja besiktningsmännens sakkunskap.

Generalpoststyrelsen finner det sålunda icke uteslutet, att postverket med fördel skulle kunna anlita eventuellt blivande bilkontrollörer för översyn av motorfordon å vissa orter, särskilt i Norrland, värdering av skador efter olycksfall o. s. v.

Statens biltrafiknämnd meddelar för sin del, att nämnden i sin verksamhet ofta hade behov av sakkunnigt biträde vid värderingar och övriga utredningar. Hittills hade nämnden i sådana fall varit hänvisad till att under hand vidtala besiktningsman att mot särskild ersättning utföra dylika uppdrag.

Kompetenskrav, avlöningsfrågor och tjänstebenämningar.

Beträffande *besiktningsmännens kompetens* förklarar sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara ense med utredningen därom, att för besiktningsman icke borde uppställas obligatoriskt krav på examen från teknisk högskola. Dylik examen borde emellertid räknas som vägende merit, då det gällde tillsättandet av högre tjänster. Med hänsyn till besiktningsmännens arbetsuppgifter ansåge dock styrelsen, att samtliga besiktningsmän borde ha minst examen från tekniskt läroverk eller liknande samt längre tids vana och erfarenhet som förare av motorfordon.

Den militära besiktningsmannakåren utgjorde, framhåller *chefen för försvarsstaben*, en värdefull reserv av för besiktningsmannatjänst kompetent personal, i vissa fall med synnerligen goda såväl teoretiska som praktiska kvalifikationer, varför denna personalgrupp liksom hittills borde kunna utnyttjas vid rekrytering av den civila besiktningsmannakåren.

1945 års trafiksäkerhetskommitté anser nödvändigt att till här ifrågavarande tjänster förvärvas personal med relativt hög kompetens. Därest i det föregående omnämnd statlig kursverksamhet för bilskolepersonalen komme till stånd, kunde det organ, som finge hand om dessa kurser, lämpligen anordna specialkurser för blivande besiktningsmän.

Länsstyrelsen i Kalmar län finner, att för erhållande av besiktningsmannatjänst borde krävas examen vid teknisk högskola eller på annat sätt förvärvat motsvarande utbildning.

Även *automobilbesiktningsmännens förening* förordar som kompetensnorm utbildning vid svensk teknisk högskola samt dessutom väl vitsordad praktisk tjänstgöring inom facket under minst 5 år. Undantag från utbildning vid högskola borde dock kunna medgivas den, som annorledes förvärvat sådan kunskap och skicklighet, att han otvivelaktigt vore lämplig såsom besiktningsman. Man skapade då en riktig grund för erhållande av den kår, som arbetsuppgifterna krävde. För sitt förslag anför föreningen bl. a. följande motivering.

Utredningen sätter i kompetensfrågan som norm examen från tekniskt gymnasium under motivering, att för flertalet besiktningsmän torde detta vara tillräckligt, men i samma mening uttalar utredningen önskvärdheten av, att inom organisationen finnas några besiktningsmän med hög utbildning på det tekniska området. Detta synes vara en inkonsekvens med hänsyn till rekryteringen. Ingenjörer med utbildning vid tekniskt gymnasium kunna med fördel antagas i större verk och inrättningar med central förvaltning, där tekniska befattningar i flera olika grader finnas och där dessa ingenjörer arbeta under sakkunnig ledning och vidare utbildas för sin uppgift hos den förvaltningen. Besiktningsväsendet är emellertid en liten organisation med de tekniska befattningshavarna spridda på en mångfald platser, där de självständigt hava att utöva sin tjänst. Därför bör varje aspirant på besiktningsmannatjänst, då han antages i yrket, vara tillräckligt tekniskt kvalificerad för att kunna sedermera i verksamheten utveckla sig till att självständigt handhava alla slag av förrättningar. Endast på detta sätt giver man rekryteringsfrågan en tillfredsställande lösning.

Föreningen förutsätter emellertid, att dispens från nu angivna kompetenskrav komme att meddelas nuvarande besiktningsmän, i den mån de icke uppfyllde de höjda fordringarna.

Liknande synpunkter som de nyss återgivna företrädas av *statsverkens ingenjörsförbund*.

Slutligen anser *Sveriges bilskolors riksförbund*, att i kompetensfordringarna för besiktningsmän borde ingå viss tids praktik från bilskola.

Frågan om besiktningsmännens lönegradsplacering beröres i åtskilliga yttranden. Från *allmänna lönenämndens* sida ha de föreslagna inplaceringarna i lönegrader av bilöverkontrollörer och bilkontrollörer ej föranlett någon erinran. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* finner lönerna väl avvägda med hänsyn till uppställda kompetensfordringar.

Däremot anser *statskontoret*, att bärande skäl icke anförts för placering av bilkontrollörerna i högre lönegrad än 21, varför ämbetsverket förordar nämnda lönegrad. Även *länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter, om icke

den föreslagna lönegradsplaceringen, i förhållande till vad som gällde för en del andra befattningshavare med jämförliga kvalifikationer, låge något för högt.

Å andra sidan ifrågasättes från flera håll, om icke den föreslagna löneställningen vore väl låg, särskilt med hänsyn till de begränsade befordringsutsikterna. Sålunda föreslår *länsstyrelsen i Kalmar län*, att bilöverkontrollör placeras i 28 eller 30 lönegraden och bilkontrollör i 26. Till stöd för förslaget anföres följande.

Allt för stor sparsamhet i detta avseende är oklok och kommer helt visst att medföra stora risker för att de till ifrågavarande befattningar hörande betydelsefulla uppgifterna icke bliva tillfredsställande utförda. Länsstyrelsen vill ytterligare understryka, att man i detta sammanhang bör beakta såväl de betydande ekonomiska värden, vilka beröras av nämnda befattningshavares verksamhet, som den storleksordning, automobilväsendet numera intar bland kommunikationsmedlen. Förebyggande av trafikolyckor genom biltrafiken är dessutom ett betydelsefullt socialt problem, som intimt sammanhänger med bilbesiktningsmännens verksamhet och som kräver samhällets noggranna uppmärksamhet.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser, att lägre lönegrad än 24 icke bör ifrågakomma för någon besiktningsman. Vidare uttrycka *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Älvsborgs* samt *Jämtlands län m. fl.* tvivelsmål om de föreslagna lönernas tillräcklighet för att locka kompetenta sökande.

Automobilbesiktningsmännens förening och *statsverkens ingenjersförbund* föreslå, att de ordinarie besiktningsmännen placeras i lönegraderna 26, 28 och 30.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i stort sett icke haft något att erinra i fråga om utredningens löneavvägning, föreslår, att bilöverkontrollören i Malmö placeras i A 26 samt att en befattning i A 24 inrättas i envar av städerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* föreslår, att bilöverkontrollören i Malmö placeras i A 26. Denne borde enligt länsstyrelsens förmenande äga verkställa typbesiktning.

Utredningens förslag att samtliga bilöverkontrollörer och heltidsanställda bilkontrollörer skulle uppföras å ordinarie stat har icke särskilt berörts i yttrandena. *Generalpoststyrelsen* har emellertid ifrågasatt lämpligheten av att de föreslagna bilöverkontrollörerna tillsättas genom fullmakt. Med hänsyn till de särskilt stränga krav, som syntes böra ställas på dessa befattningshavares fysiska rörlighet och förmåga att följa teknikens utveckling på biltrafikens område, torde ett förordnande åt ordinarie bilkontrollör att på viss tid vara bilöverkontrollör, placerad i lämplig lönegrad av löneplan C. innebära bättre möjligheter att — om så skulle befinnas önskvärt — förflytta vederbörande till annan mindre krävande befattning.

Utredningens förslag att bilkontrollörerna i Sveg, Lycksele, Arvidsjaur och Kiruna, vilka befattningshavare icke beräknades erhålla full sysselsättning, skulle avlönas med efter arbetsmängden avpassade arvoden har tagits upp till behandling i flera yttranden. *Väg- och vatten-*

byggnadsstyrelsen framhåller, att ifrågavarande tjänster i vissa fall torde bli förenade med omfattande resor till fastställda mottagningsorter, vartill skulle komma resor i samband med av allmänheten påkallad förrättning å annan ort. Enligt styrelsens mening torde det möta stora svårigheter att för dylikt uppdrag erhålla person, vilken vore såväl kompetent som opartisk och vilken även kunde disponera sin tid i den utsträckning, som kunde komma att erfordras. Större smidighet, liksom även större bekvämlighet för allmänheten, torde vinnas genom att å närbelägen större stationsort placera ytterligare en besiktningsman eller assistent. Även *länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* föreslå, att det inom respektive län inrättades flera ordinarie besiktningsmannatjänster i stället för de föreslagna arvodesbefattningarna. *Automobilbesiktningsmännens förening* anser, att en lämpligare anställningsform för ifrågavarande befattningshavare vore, att de bleve lönegradsplacerade med, därest så visade sig erforderligt, nedsatt tjänstgöringstid. *Statsverkens ingenjörsförbund* slutligen avstyrker av principiella skäl inrättandet av arvodestjänster.

Beträffande utredningens förslag om inrättande av *assistentbefattningar* inom besiktningsorganisationen har särskilt den föreslagna befordringsgången föranlett uttalanden. För assistenterna borde befordringsgången, anför sålunda *statskontoret*, överensstämma med vad som kunde bli fastställt för teknisk personal i allmänhet efter 1944 års personalutrednings blivande förslag i ämnet. Den befordringsgång, som bilbesiktningsutredningen i avsaknad av nämnda förslag ifrågasatt, syntes vara alltför förmanlig vid jämförelse med nuvarande förhållanden inom andra verksamhetsområden. Även *allmänna lönenämnden* framför liknande invändningar mot förslaget. *Automobilbesiktningsmännens förening* och *statsverkens ingenjörsförbund* anse, att assistenterna borde antagas med ett arvode motsvarande lägst 22 löneklassen samt efter ca ett års aspiranttjänstgöring inplaceras i Eo 24. Förstnämnda sammanslutning förordar vidare att assistenter placeras endast på orter, där minst två besiktningsmän finnas.

Beträffande *kontorspersonalen* anse såväl *statskontoret* som *allmänna lönenämnden* att, vad de föreslagna kontorsbiträdena anginge, borde dessa inordnas i den allmänna befordringsgång för biträdespersonal, som kunde komma att fastställas på grundval av det av 1944 års personalutredning framlagda förslaget i ämnet. *Automobilbesiktningsmännens förening* vore visserligen tveksam om det föreslagna antalet kontors- och kanslibitraden skulle visa sig tillräckligt men instämde med utredningen i att man borde gå fram med en viss försiktighet, när det gällde kontorens personalorganisation. Kontorspersonalen borde dock anställas å ordinarie stat.

De av utredningen föreslagna *tjänstebenämningarna* bilöverkontrollör och bilkontrollör ha föranlett ett flertal uttalanden, av vilka följande synas böra omnämnas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten av att införa nya benämningar å nu ifrågavarande tjänstemän. Erforderlig differentiering

kunde vinnas genom att benämna befattningshavarna förste besiktningsman, respektive besiktningsman. Dessa titlar förordas också av *länsstyrelserna i Älvsborgs och Jämtlands län. Länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs och Västernorrlands län* föreslå benämningarna förste bilbesiktningsman och bilbesiktningsman.

Statskontoret anser tjänstebenämningarna förste bilinspektör och bilinspektör vara att föredraga framför de av utredningen föreslagna. Även *länsstyrelsen i Gotlands län* förordar titeln bilinspektör.

Länsstyrelsen i Kalmar län, automobilbesiktningsmännens förening och statsverkens ingenjörsförbund föreslå benämningen besiktningsdirektör för chefsbesiktningsmännen.

1945 års trafiksäkerhetskommitté har föreslagit tjänstebenämningarna förste trafiksäkerhetsinspektör respektive trafiksäkerhetsinspektör.

I stället för tjänstebenämningen assistent förordas *automobilbesiktningsmännens förening* och *statsverkens ingenjörsförbund* titeln biträdande besiktningsman.

Departementschefen.

Det för bilbesiktningsmännen gällande avlöningssystemet avviker helt från det som tillämpas för statstjänstemän i allmänhet. Besiktningsmännen åtnjuta nämligen icke fast lön utan ersättningen till dem utgår på sådant sätt, att de äga tillgodogöra sig viss del av de avgifter, som för olika slag av för rättningar upptagas av allmänheten, och de ha därvid att själva bestrida sina kontors- och övriga omkostnader ävensom i vissa fall kostnaderna för vikarier. Det har också förutsatts, att de själva skola sörja för sin ålders- och familjepensionering.

1945 års bilbesiktningsutredning har funnit förutsättningar föreligga för att besiktningsmännen skola kunna inordnas i det allmänna statliga lönesystemet och ha vid utformandet av sitt organisationsförslag utgått från att en ändring i sådan riktning skall ske. Mot denna huvudprincip för lösningen av organisationsfrågan ha några egentliga invändningar icke framkommit i remissyttrandena; i många fall har förslaget i denna del uttryckligen tillstyrkts. Däremot ha åtskilliga anmärkningar gjorts i olika detaljfrågor, och från ett par håll har också — av skäl som icke synas sammanhänga med huvudfrågan — ifrågasatts uppskov med ställningstagandet till förslaget eller förnyad utredning. För egen del finner jag förslaget ägnat att med vissa jämkningar läggas till grund för en omorganisation av besiktningsmannainstitutionen. Då en sådan organisationsändring i den utformning, som jag i det följande kommer att förordas, torde kunna ske utan föregripande av de förslag, som kunna komma att framläggas av 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1945 års trafiksäkerhetskommitté, synes mig genomförandet av omorganisationen icke behöva uppskjutas längre än vad som av rent praktiska skäl kan vara påkallat.

Jag övergår härnäst till behandlingen av de olika detaljfrågorna i organisationsförslaget.

Frågan om bibehållande av den militära besiktningsorganisationen vid si-

dan av den civila har varit föremål för överväganden inom bilbesiktningsutredningen men icke föranlett något ändringsförslag från utredningens sida. Avgörande för utredningens ståndpunktstagande torde ha varit de organisationstekniska svårigheter som föreligga, när det gäller att genomföra en samordning på detta område. Chefen för försvarsstaben har förklarat den gällande ordningen stå i överensstämmelse med försvarets intressen. Däremot anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en närmare utredning i frågan vara påkallad. Då önskemålen om ett sammanförande av det militära besiktningsväsendet med det civila i främsta rummet äro betingade av trafiksäkerhetskäl, bör frågan enligt min mening upptagas till behandling först sedan 1945 års trafiksäkerhetskommitté avgivit sitt betänkande. Jag förutsätter härvid, att kommittén kommer att ha sin uppmärksamhet riktad på detta spörsmål.

Vad angår den i ett par av remissyttrandena ifrågasatta överflyttningen av arbetet med körkortsproven till polisen, ansluter jag mig till den uppfattning, som i denna fråga uttalats av bilbesiktningsutredningen och trafiksäkerhetskommittén. Jag är sålunda icke beredd att tillstyrka någon ändring i nu berörda hänseende.

En förutsättning för att den nya besiktningsmannorganisationen skall kunna utformas på ett lämpligt sätt är att arbetsmängden blir någorlunda jämnt fördelad mellan de olika besiktningsmännen. Detta är för närvarande icke fallet. Till belysande härav kan anföras att uppbörderna av förrättningsavgifter under år 1945 för vissa besiktningsmän överstigit 50 000 kronor men i flera fall uppgått till mindre än hälften av detta belopp. Ur organisatorisk synpunkt är en utjämning önskvärd dels för att om möjligt alla besiktningsmännen skola kunna få heltidsanställning, dels för att lönerna icke skola behöva differentieras med hänsyn till arbetets omfattning. En sådan utjämning kan underlättas, om besiktningsmännen i större utsträckning än vad nu är fallet få gemensam stationsort och tjänstelokal. På grund härav men även av andra skäl har utredningen avsett, att den nya organisationen i allmänhet skulle koncentreras till vissa centralorter med två eller flera besiktningsmän placerade på varje sådan ort. Mot denna uppläggning av organisationsfrågan har jag i princip icke något att invända. Beträffande vissa detaljproblem, t. ex. rörande antalet mottagningsorter, torde jag få återkomma i det följande.

I förevarande sammanhang har utredningen framlagt förslag om att kör- och trafikprov skulle få avläggas endast på ett begränsat antal orter, där trafikens art och täthet kunde anses skapa förutsättningar för körning under olika trafikförhållanden. Antalet av utredningen föreslagna orter för dylika prov uppgår till 37. Utredningens förslag i denna del har föranlett erinringar från åtskilliga myndigheter och organisationer som hävda, att fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt med den föreslagna koncentrereringen icke uppvägte det besvär och de ökade kostnader, som härvid på grund av avstånden pålades allmänheten. I några yttranden har t. o. m. ifrågasatts huruvida en koncentrerering av kompetensproven överhuvud taget skulle medföra några fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt. För min del är jag icke beredd att för närvarande taga definitiv ställning till utredningens förslag i här be-

rörda hänseende. Frågan synes mig falla inom området för 1945 års trafik-säkerhetskommittés utredningsuppdrag och torde därför böra upptagas till prövning först i samband med behandlingen av kommitténs blivande betänkande. I avvaktan härpå torde några större förändringar på förevarande område icke böra vidtagas. Det synes emellertid få ankomma på chefsmyndigheten att i samråd med länsstyrelserna från fall till fall pröva och avgöra i vad mån kravet på kompetensprovets tillförlitlighet bör ge anledning till indragning av proven på någon av nuvarande stations- och mottagningsorter.

Vad däremot angår kompetensproven för körskolelärare biträder jag utredningens uppfattning, att dessa prov böra få avläggas endast inför chefsbesiktningmännen.

Utredningens förslag om införande av rätt för förrättningsökande att för kompetensprov eller periodisk efterbesiktning vända sig till besiktningssman på den ort han önskar har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran i remissyttrandena. Betänkligheter ha anförts endast av länsstyrelsen i Jönköpings län och 1945 års trafik-säkerhetskommitté, vilka befara, att ett slopande av distriktsgränserna skulle leda till att en del körkortsaspiranter komme att söka sig till sådana besiktningssmän, som fått namn om sig att vara mindre fordrande än andra. För min del anser jag i likhet med bilbesiktningssutredningen de eventuella riskerna i nu berörda hänseende i väsentlig mån kunna elimineras genom lämpliga åtgärder från chefsmyndighetens sida. Med hänsyn härtill och då det nuvarande systemet i många fall torde innebära ganska stora olägenheter för allmänheten, tillstyrker jag förslaget om införande av valfrihet på förevarande område.

Såsom framhållits i åtskilliga av remissyttrandena torde även för den nya organisationens vidkommande behov föreligga av en gränsdragning beträffande de olika besiktningssmännens eller besiktningssmannagruppernas verksamhetsområden. En dylik geografisk uppdelning av arbetet lär vara påkallad bl. a. med hänsyn till sådana förrättningar, som icke utföras å stations- eller mottagningsort, exempelvis flygande besiktning. Jämväl för samarbetet med länsstyrelserna synes en gränsdragning vara av betydelse. Det torde få ankomma på chefsmyndigheten att efter samråd med länsstyrelserna fastställa de gränser, varom här är fråga.

Centralorter för bilbesiktningssväsendet skulle enligt utredningens förslag vara följande nio städer, nämligen Malmö, Jönköping, Göteborg, Norrköping, Örebro, Stockholm, Gävle, Sundsvall och Luleå. Därjämte skulle besiktningssmän finnas stationerade även på vissa andra orter i landet. Mottagningsorter utom stationsorten skulle fortfarande förekomma men antalet mottagningsorter väsentligt minskas. Såsom jag tidigare anförts biträder jag i princip utredningens förslag att besiktningssmannorganisationen så långt praktiskt är möjligt koncentreras till centralorterna. Sålunda bör enligt min mening stationering av besiktningssmän på annan ort än centralort förekomma endast i sådana fall, då förrättningsfrekvensen på orten är tillräckligt stor för att bereda besiktningssmannen full sysselsättning och det kan anses vara av särskild betydelse för allmänheten att ha tillgång till besiktningssman på

orten. Med denna utgångspunkt anser jag mig böra förorda, att Halmstad bibehålles som stationsort samt att 1 besiktningsman och 1 skrivbiträde placeras därstädes. Denna ändring i organisationsplanen torde kunna ske utan någon nettoökning av den av utredningen beräknade totala personaluppsättningen, nämligen genom en motsvarande minskning av personalen på annat håll inom organisationen. Övriga i remissyttrandena gjorda yrkanden om ytterligare stationsorter är jag däremot icke för närvarande beredd att tillstyrka. Jag förutsätter emellertid härvid, att regelbundna mottagningar utom stationsorten skola hållas på åtskilligt flera orter än vad bilbesiktningsutredningen räknat med ävensom att extra mottagningar enligt särskild överenskommelse skola komma till användning i ökad utsträckning. Fastställandet av mottagningsorterna torde böra ankomma på chefsmyndigheten efter samråd med vederbörande länsstyrelser. I chefsmyndighetens befogenheter bör också ingå att bestämma fördelningen av personalen mellan de olika stationsorterna. Däremot synes Kungl. Maj:t böra förbehålla sig rätten att bestämma vilka orter, som skola vara stationsorter och centralorter.

Mot utredningens förslag rörande centralorterna har jag intet annat att erinra än att jag i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Västernorrlands län anser Sundsvall böra utbytas mot Härnösand såsom centralort. De övriga yrkanden, som i detta sammanhang framkommit vid remissbehandlingen, nämligen fastställande av Växjö som centralort i stället för Jönköping samt upptagande av Umeå som centralort, är jag icke beredd att tillstyrka.

Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som vederbörande länsstyrelser ha ställt sig tveksamma till utredningens förslag att på fyra platser i Norrland skulle anställas arvodesavlönade besiktningsmän, vilka såsom bisyssla skulle utföra vissa slag av förrättningar. I likhet med nämnda myndigheter är jag icke övertygad om att det kan komma att bli möjligt att för dessa uppdrag förvärva personer med fullt tillfredsställande kompetens. Jag anser det därför lämpligare, att förrättningarna i de trakter, varom här är fråga, ombesörjas av ordinarie besiktningsmän från närmaste stationsorter, varvid regelbundna eller extra mottagningar torde få anordnas allt eftersom omständigheterna det påkalla. I fråga om en av de fyra här avsedda platserna, nämligen Lycksele, torde man emellertid kunna räkna med en så pass stor förrättningsfrekvens, att placering av en heltidsanställd besiktningsman därstädes får anses motiverad, om hänsyn jämväl toges till de speciella skäl, som tala för att en särskild besiktningsman avdelas för detta vidsträckta distrikt.

Därest antalet mottagningsorter, såsom jag förutsatt, ökas mera väsentligt utöver vad bilbesiktningsutredningen räknat med, kommer detta givetvis att medföra en viss ökning av bilbesiktningsmännens arbete och kan därvid tänkas påverka personalbehovet. I avbidan på närmare erfarenhet i detta hänseende anser jag mig emellertid böra förorda, att antalet befattningshavare beräknas i enlighet med utredningens förslag, dock med den ändringen att de fyra förut omförmälda arvodestjänsterna utbytas mot en ordinarie besiktningsmannabefattning och en extra ordinarie assistentbefattning. Med hänsyn

till svårigheterna att mera exakt beräkna personalbehovet torde besiktningsmannaorganisationens anslagspost till avlöningar till icke-ordinarie personal böra betecknas förslagsvis för att sätta Kungl. Maj:t i tillfälle att tillgodose oundgängliga behov av ytterligare arbetskraft.

Bilbesiktningsutredningen har föreslagit, att för varje centralort skulle inrättas en i något högre löneställning än övriga besiktningsmannatjänster placerad gruppchefsbefattning (bilöverkontrollör), vars innehavare skulle svara för de mera kvalificerade förrättningarna samt inom distriktet leda och övervaka de övriga besiktningsmännens arbete. Med anledning härav har ett par länsstyrelser ifrågasatt, huruvida icke besiktningsmännen borde anknytas till länsstyrelserna eller till vägförvaltningarna, varigenom behovet av de föreslagna bilöverkontrollörerna skulle bortfalla. För min del finner jag det mindre rationellt att belasta länsstyrelserna eller vägdirektörerna med det löpande arbetet med lokal ledning och tillsyn av besiktningsmännens verksamhet. På grund härav och med hänsyn till den utformning som besiktningsmannaorganisationen i övrigt skulle få anser jag utredningens förslag i denna del böra godtagas.

Vad 1945 års trafiksäkerhetskommitté anfört rörande utvidgade arbetsuppgifter för besiktningsmännen torde böra upptagas till närmare övervägande först i samband med behandlingen av kommitténs blivande betänkande.

Såsom framgår av vad bilbesiktningsutredningen anfört är besiktningsmännens arbete ganska ojämnt fördelat över året. Antalet förrättningar under vintern uppgår genomsnittligt ofta icke till mer än hälften av antalet förrättningar under högsäsongen. En av svårigheterna i förevarande organisationsfråga är sålunda att bereda besiktningsmännen full sysselsättning under den del av året, då förrättningsfrekvensen är minst. Utredningen har emellertid påvisat vissa möjligheter till en utjämning i nämnda hänseende. Vad utredningen därvid föreslagit synes få godtagas såsom en lösning av ifrågavarande spörsmål.

I fråga om kompetenskraven har utredningen visserligen ansett önskvärt, att åtminstone några av besiktningsmännen äga teknisk högskoleutbildning. Utredningen har dock icke velat påyrka, att sådan utbildning uppställes som formellt kompetensvillkor, utan föreslår, att nuvarande bestämmelser i detta hänseende bibehållas oförändrade. Automobilbesiktningsmännens förening och statsverkens ingenjörförbund ävensom länsstyrelsen i Kalmar län hävda däremot, att civilingenjörsexamen bör införas som formellt kompetenskrav. Såvitt jag kunnat finna omfattar besiktningsmännens verksamhet endast i mycket ringa utsträckning sådana uppgifter, för vilka högre teknisk utbildning är oundgänglig. Det torde i stället vara den praktiska erfarenheten och de rent personliga egenskaperna, som få tillmätas avgörande betydelse för besiktningsmannatjänsten. Med hänsyn bl. a. härtill anser jag mindre lämpligt, att personurvalet begränsas till enbart högskoleingenjörernas krets. Jag ansluter mig därför till utredningens förslag i fråga om kompetensvillkoren.

Enligt utredningens förslag skulle besiktningsmännen i allmänhet erhålla

ordinarie anställning med placering i lönegraden A 22. Utredningen har beräknat antalet sådana befattningar till 37. Av de 9 chefsbesiktningsmännen skulle de med stationsort i Stockholm och Göteborg hänföras till lönegraden A 26 samt de övriga 7 till lönegraden A 24. Därjämte skulle såsom rekryteringspersonal finnas 17 assistenter i lönegraden Eo 18. För biträdesgöromål har utredningen beräknat 9 kanslibiträden och 33 kontorsbiträden, samtliga extra ordinarie. Allmänna lönenämnden och flertalet övriga remissmyndigheter ha ej funnit anledning till erinran mot de föreslagna lönegradsplaceringarna för besiktningsmännen. Lägre löneställning har ifrågasatts endast av statskontoret och länsstyrelsen i Stockholms län, medan däremot vissa andra länsstyrelser ansett högre lönegradsplaceringar böra övervägas. Yrkanden i denna riktning ha därjämte gjorts av automobilbesiktningsmännens förening m. fl. Vissa mindre jämkningar ha föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som bl. a., i likhet med länsstyrelsen i Malmöhus län, förordar att chefsbesiktningsmannen i Malmö placeras i A 26. Slutligen har generalpoststyrelsen ifrågasatt, huruvida icke chefsbesiktningsmännen borde erhålla förordnandetjänster med placering å löneplan C. För min del anser jag bilbesiktningsutredningens förslag till lönegradsplaceringar för besiktningsmännen innebära en med hänsyn till föreliggande arbetsuppgifter lämplig avvägning, och jag tillstyrker därför, att, med inberäkning av den ytterligare ordinarie besiktningsmannattjänst, som jag tidigare förordat, i den blivande personalförteckningen uppföras 38 befattningar i A 22, 7 i A 24 samt 2 i A 26. Vad därefter angår assistenterna, vilka enligt vad utredningen förordat skulle placeras i Eo 18, torde i avvaktan på de förslag, som kunna komma att framläggas av 1944 års personalutredning i fråga om lönesättningen för den statsanställda tekniska personalen, bilbesiktningsutredningens förslag i förevarande hänseende böra godtagas såsom grund för anslagsberäkningen. Inberäknat den ytterligare assistent, som skulle tillkomma i stället för vissa av de föreslagna arvodesavlönade besiktningsmännen, skulle antalet assistenter alltså uppgå till 18. Mot utredningens förslag i fråga om biträdespersonalen har jag icke någon annan erinran än att jag i likhet med allmänna lönenämnden anser, att löneställningen för de föreslagna kontorsbiträdena bör bestämmas i enlighet med de i 1947 års statsverksproposition förordade grunderna för reglering av befordringsgången för biträdespersonal.

Utredningens förslag till tjänstebenanämningar, nämligen bilöverkontrollör för chefsbesiktningsmännen och bilkontrollör för övriga ordinarie besiktningsmän, har rönt kritik i åtskilliga av remissyttrandena. Olika motförslag ha därvid framkommit. Sålunda ha ifrågasatts benämningarna besiktningsman, bilbesiktningsman, bilinspektör och trafiksäkerhetsinspektör. För chefsbesiktningsmännen föreslås motsvarande titlar med tillägg av ordet förste samt i ett par fall benämningen besiktningsdirektör. Även jag finner de av utredningen föreslagna tjänstebenanämningarna mindre lämpliga och vill för min del tillstyrka de av statskontoret m. fl. förordade titlarna förste bilinspektör respektive bilinspektör. I överensstämmelse härmed föreslår jag, att assistenterna erhålla tjänstebenanämningen biträdande bilinspektör.

Chefsmyndighet.

Utredningen.

Utredningen utgår i sitt betänkande från att besiktningsmännen liksom hittills skola vara underställda en central chefsmyndighet. I detta sammanhang säger sig utredningen ha övervägt om det möjligen kunde anses motiverat att flytta tillsynen över besiktningsväsendet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till annan central myndighet, som utövade inspekterande verksamhet. Härvid torde närmast riksförsäkringsanstalten i egenskap av chefsmyndighet för yrkesinspektionen komma i fråga, men även andra myndigheter kunde tänkas. Utredningen hade emellertid erfarit, att 1938 års arbetarskyddskommitté övervägt förslag att sammanföra yrkes-, sprängämnes-, gruv- m. fl. inspektioner till arbetsrådet, som skulle omorganiseras och utvidgas. Enligt uppgift under hand hade kommittén även diskuterat en överflyttning av bilbesiktningsväsendet till detta ämbetsverk. Men då endast vissa undersökningar av droskor, bussar och lastbilar hade anknytning till arbetarskyddslagstiftningen och bilbesiktningsarbetet i övrigt icke hörde dit, torde kommittén icke komma att föreslå någon ändring beträffande bilbesiktningsväsendet.

Sambandet mellan å ena sidan motorfordonens konstruktion och verkningssätt samt å andra sidan vägnas byggnad och beskaffenhet syntes, fortsätter utredningen, vara av sådan art, att en intim kontakt mellan besiktningsväsendets och vägväsendets chefsmyndigheter vore nödvändig. Utredningen utginge vidare ifrån att besiktningsmännen i viss utsträckning skulle kunna använda vägväsendets lokaler, framför allt garagegårdarna, för sina mottagningar. Ur organisatorisk synpunkt syntes det alltså vara naturligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förbleve chefsmyndighet för besiktningsväsendet. Utredningen hade för sin del icke funnit anledning att härutinnan föreslå någon ändring.

Chefsmyndighetens uppgifter borde enligt utredningens mening vara i stort sett desamma som nu. Vissa förändringar komme dock att inträda. När besiktningsmännen inplacerades i lönegrad, borde en följd härav bliva, att nuvarande bestämmelser för deras tillsättande upphörde att gälla. I stället borde tillämpas i huvudsak samma bestämmelser som för vägväsendets tjänstemän. Med hänsyn till bilöverkontrollörernas ställning inom organisationen anser emellertid utredningen, att samtliga dessa befattningshavare, oavsett innehållet i nyssnämnda bestämmelser, böra tillsättas av Kungl. Maj:t.

Personalens avlöningar och reseersättningar m. m. syntes enklast kunna utbetalas direkt från chefsmyndigheten.

Om besiktningsmännen, såsom utredningen föreslår på annat ställe i betänkandet, befriades från befattningen med uppbörd av avgifter, komme chefsmyndigheten icke vidare att belastas med revision hos besiktningsmännen.

Utredningen erinrar vidare om att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de tekniska ärendena angående bilbesiktningsväsendet nu handlades på en särskild avdelning, vägtrafikavdelningen, tillhörande vägbyrån. Denna byrås huvudsakliga uppgifter vore av annan natur än de, som sammanhänge med bilbesiktningsväsendet. Då byråns arbetsbörda i övrigt vore synnerligen krävande, torde det enligt utredningens mening icke vara möjligt för dess chef att, utan eftersättande av andra viktiga åligganden, ägna bilbesiktningsväsendet den uppmärksamhet, som dess betydelse i och för sig kunde motivera. En förbättring i detta avseende skulle givetvis vinnas, om för handläggning av ärenden angående bilbesiktningsväsendet och övriga trafiksäkerhetsfrågor återigen liksom fallet varit under tiden 1 juli 1936—31 december 1943 funnes en särskild byrå, vars chef direkt under verkschefen vore ansvarig för hithörande ärendens handläggning. Behovet av en sådan byrå torde emellertid påverkas av de förslag, som komme att framläggas av 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1945 års trafiksäkerhetskommitté, varför utredningen icke kunnat taga ställning till frågan.

Även frågan om personalen på avdelningen syntes böra upptagas till omprövning, först när de nu nämnda kommittéernas förslag avlämnats. För att tills vidare bereda avdelningen någon förstärkning föreslår utredningen, att styrelsen berättigades att vid behov inkalla bilkontrollörer eller assistenter till tjänstgöring på avdelningen. Dylika inkallelser borde ingå som ett led i befattningshavarnas utbildning med hänsyn till betydelsen av att de erhöles närmare information om arbetet hos chefsmyndigheten. Inkallelserna borde därför ordnas så, att om möjligt alla assistenter finge tjänstgöra någon tid hos styrelsen. Inkallelserna borde i första hand förläggas till sådana tider av året, då besiktningsverksamheten icke krävde så stor personal, således till vinterhalvåret.

Yttranden.

Utredningens förslag om bibehållande av en central chefsmyndighet för bilbesiktningsväsendet biträdades av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som framhåller, att det för styrelsen visat sig förenat med icke obetydliga fördelar att ha tillgång till besiktningsmännens fordonstekniska kunskaper och erfarenhet. Enär en samordning av fordon och väg syntes komma i ett alltmera aktuellt läge, ökades samtidigt för styrelsen betydelsen av att fortlöpande kunna följa motorfordonens tekniska utveckling. Styrelsen förordade därför utredningens förslag att styrelsen fortfarande skulle utgöra chefsmyndighet för besiktningsväsendet.

Därest besiktningsväsendet omorganiserades i enlighet med utredningens förslag, torde emellertid, fortsätter styrelsen, chefsmyndighetens arbetsuppgifter komma att icke obetydligt utökas utöver de nuvarande. Sålunda borde behandlingen av samtliga i samband med verksamheten uppkommande frågor av teknisk art handläggas av styrelsen, som även syntes böra utgiva de totalviktstabeller för lastbilar, som nu utgaves av automobilbesiktningsmännens förening. En omorganisation av verksamheten medförde dess-

utom, att chefsmyndigheten finge utarbeta och tillhandahålla samtliga de för besiktningsmännens tjänst erforderliga blanketter m. m., vilka nu anskaffades av besiktningsmännen själva. Det syntes därjämte önskvärt, att chefsmyndighetens inspektionsverksamhet icke obetydligt ökades utöver den nuvarande, vilken på grund av personalbrist varit ganska ringa.

Även *länsstyrelserna i Östergötlands, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Värmlands och Kopparbergs län* anse väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra förbliva chefsmyndighet.

Chefen för försvarsstaben och kungl. automobilklubben framhålla, att det vore av betydelse, att chefsmyndigheten finge en sådan organisation och kompetens, att den kunde verka såsom tekniskt sakkunnig kontrollinstans beträffande motorfordons konstruktion ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Länsstyrelserna i Kronobergs, Hallands och Västmanlands län finna det icke lämpligt, att länsstyrelserna på sätt utredningen föreslagit fråntages sin nuvarande tillsynsuppgift beträffande besiktningsmännen. Sistnämnda länsstyrelse hävdar vidare, att den centrala ledningen av besiktningsverksamheten icke syntes böra bibehållas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med mindre en särskild byrå för handläggning av ärenden angående bilbesiktningsväsendet och andra trafiksäkerhetsfrågor återinrättades inom styrelsen. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* anser det vara av vikt, att länsstyrelsernas medverkan vid tillsättning av bilbesiktningsman bibehålles.

1945 års trafiksäkerhetskommitté meddelar, att kommittén för närvarande vore inriktad på att samla trafiksäkerhetsarbetet hos en fristående central myndighet, direkt underställd kommunikationsdepartementet. En annan tänkbar lösning, nämligen att såsom centralorgan använda en avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde däremot icke visa sig tillfredsställande. Om en särskild trafiksäkerhetsstyrelse komme till stånd, syntes det naturligare och riktigare, att besiktningsmännen, vilkas främsta uppgift vore att verka i trafiksäkerhetens tjänst, anknötes till denna, än att de stode kvar hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Hos denna styrelse hade de intagit en ganska undanskymd ställning, och deras speciella problem kunde naturligtvis lätt te sig obetydliga vid sidan av andra mycket maktpåliggande tekniska, administrativa och ekonomiska uppgifter, som styrelsen hade att svara för. Att besiktningsmännen behövde äga tillgång till vägförvaltningarnas garagegårdar syntes icke rimligen utgöra något skäl att organisatoriskt bygga in besiktningsväsendet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsens behov av fordonsteknisk expertis och kontakt med fordonspåbyggnadsfrågorna syntes vid en utbrytning av besiktningsmannakåren böra tillgodoses på annat sätt.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ifrågasätter också, om icke en särskild myndighet för handhavandet av besiktningsväsendet och trafiksäkerhetsproblemen överhuvud borde tillskapas, men förutsätter att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förblir chefsmyndighet, till dess förslag om trafiksäkerhetsarbetets planläggning framlagts.

Automobilbesiktningsmännens förening, bilverkstädernas riksförbund och Sveriges automobilhandlareförbund anse sådan överensstämmelse råda mel-

lan bilbesiktningstväsendet och yrkesinspektionen, att besiktningstväsendet i likhet med yrkesinspektionen borde underställas det av 1938 års arbetarskyddskommitté till ombildning föreslagna arbetsrådet.

Med anledning av de jämförelser som gjorts mellan besiktningstväsendet för motorfordon och yrkesinspektionen, torde jag böra nämna, att 1938 års arbetarskyddskommitté berört dessa spörsmål i sitt betänkande med förslag till organisation av tillsynen å arbetsskyddslagstiftningen m. m. (SOU 1946: 88). Kommittén anför bl. a. följande i ämnet.

Det må framhållas, att till kommittén framställt förslag om att såväl bilbesiktningstväsendet som luftfartsinspektionen borde inordnas i det nya ämbetsverket. Som skäl härför har bland annat anförts, att säkerhetstillsynen beträffande maskiner, redskap och andra tekniska anordningar numera vore allmängiltig och att denna förlagts till yrkesinspektionens chefsmyndighet. Denna tillsyn syntes strängt taget inbegripa även den särskilda kontroll, som nämnda tillsynsorgan hade att utöva å motorfordon och luftfartvg. Förslag i sådan riktning anser kommittén sig dock icke böra framlägga. Sistnämnda kontroll synes nämligen kommittén främst vara betingad av hänsyn till den allmänna säkerheten (inbegripet även passagerarna), och frågan härom är beträffande trafikmedlen mera dominerande än i fråga om maskiner och andra tekniska anordningar för huvudsakligen stationärt bruk. Arbetarskyddsfrågan är i förevarande fall däremot väsentligen begränsad till den eller dem som framföra trafikmedlet eller eljest biträda vid begagnandet av detta.

Givet är, att den kontroll som utövas genom bilbesiktningen och luftfartsinspektionen syftar till vidtagande av åtgärder, som även tillgodose arbetarskyddet. Att särskilja de arbetsuppgifter, som åligga nämnda tillsynsmyndigheter, och dem som i arbetarskyddshänseende böra ankomma på den föreslagna trafikavdelningen torde av praktiska skäl icke låta sig göra. Kommittén förutsätter därför, att samarbete i erforderlig utsträckning etableras och upprätthålles mellan ifrågavarande myndigheter.

Departementschefen.

Bilbesiktningstutredningen har diskuterat frågan, huruvida anledning föreläge att i samband med omorganisationen överflytta tillsynen över bilbesiktningstväsendet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till annan central myndighet, som utövade inspekterande verksamhet. Utredningen har emellertid funnit sig icke böra föreslå någon ändring härutinnan. I några av remissyttrandena har likväl ifrågasatts, att bilbesiktningstväsendet i likhet med yrkesinspektionen skulle underställas det av 1938 års arbetarskyddskommitté till ombildning föreslagna arbetsrådet. Då 1945 års trafiksäkerhetskommitté för närvarande har under behandling frågan om trafiksäkerhetsarbetets framtida organisation, anser jag för min del att, i avbidan på vad sistnämnda kommitté i detta hänseende kan komma att föreslå, någon ändring icke bör ske i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning som chefsmyndighet för besiktningstväsendet. Av samma skäl bör tills vidare heller icke någon mera genomgripande förändring ske beträffande styrelsens centrala organ för hithörande uppgifter. Därest behov av ytterligare arbetskraft skulle visa sig uppkomma hos styrelsen i anledning av omorganisationen, torde

detta behov i första hand få tillgodoses på sätt bilbesiktningensutredningen föreslaget, nämligen genom att, å tider då besiktningensväsendet kräver mindre personal, besiktningensmän inkallas till tjänstgöring hos styrelsen.

Vad angår den i förevarande sammanhang aktuella frågan om länsstyrelsernas medverkan vid handläggningen av bilbesiktningensväsendets organisationsärenden förutsätter jag, att länsstyrelsernas yttranden skola inhämtas bl. a. när det gäller ändringar i fråga om stations- och mottagningsorterna samt distriktsgränserna. Däremot anser jag icke påkallat, att med den organisationsform som nu föreslås länsstyrelserna belastas med handläggningen av ärenden rörande tjänstetillsättningar och dylikt.

Lokaler och utrustning m. m.

Utredningen.

Besiktningensmännen ha på stationsorterna behov av både kontors- och besiktningenslokaler, framhåller utredningen. Utrymmet i kontorslokalerna kunde i regel beräknas enligt vanliga normer för sådana. Hänsyn måste emellertid även tagas till behovet av förhörsrum. På mottagningsorterna vore behovet av kontorsutrymme icke lika stort. Det vore emellertid önskvärt, att besiktningensman även på mottagningsort hade tillgång till plats inomhus, där han kunde utföra det nödvändiga skrivarbetet. Om kör- och trafikprov finge avläggas på mottagningsorten, ökades anspråken, enär besiktningensman då behövde ha tillgång till lokal, där han kunde anställa förhör.

Utredningen framhåller vidare, att det vore fördelaktigt om besiktningar och andra dylika förrättningar kunde ske under tak och i uppvärmd lokal. Det sistnämnda önskemålet gjorde sig särskilt starkt gällande i landets norra delar.

Utredningen lämnar härefter en översikt över möjligheterna att anskaffa lämpliga besiktningenslokaler och anför därvid följande.

Vad beträffar frågan om anskaffandet av lämpliga lokaler, anser utredningen, att vägväsendets garagegårdar så långt möjligt borde utnyttjas för besiktningensmännens mottagningar. I allmänhet torde nämligen garageplatserna stå tomma under dagen, då fordonen användas i det löpande vägunderhållsarbetet m. m. För mottagningar på platser, där vägväsendet icke har något garage, som kan disponeras för ändamålet, böra lokaler förhyras eller byggas. I detta sammanhang må framhållas, att en eventuell koncentration av bensinförsäljningen i de större samhällena skulle kunna medföra, att några av de nuvarande biltjänststationerna bleve övertaliga. Dessa skulle vid behov kunna övertagas av besiktningensväsendet för att användas som mottagningslokaler. Även andra möjligheter torde böra undersökas, innan nya lokaler uppföras. Bl. a. torde efter försvarsberedskapens upphörande övertaliga för militärt ändamål brukade baracker kunna övertagas av besiktningensväsendet för att uppställas på platser, där lokaler behöva ställas i ordning åt besiktningensmännen. Kommunerna kunna i vissa fall tänkas vara villiga att ställa lämpligt beläget utrymme inom brandstation, garage eller annan lokal till förfogande. Även enskilda kunna vara

intresserade av att på för statsverket förmånliga villkor upplåta lokaler. För en innehavare av en bilreparationsverkstad kan det sålunda ur ren affärssynpunkt vara fördelaktigt, att besiktningsman håller mottagningar för besiktning och annan undersökning av motorfordon i eller invid verkstaden. Det kan därför ifrågasättas, om icke på platser, där besiktningslokal ej kan inrymmas i redan befintliga kronan tillhöriga lokaler, anbud böra genom öfentligt anbuds förfarande, som handhaves av chefsmyndigheten, infor dras från verkstäder o. d. om deras villkor för lokalupplåtelse. Det torde icke vara uteslutet, att besiktningsmännen på vissa orter genom sådant förfarande kunna erhålla lämpliga lokaler utan kostnad för statsverket. En förutsättning för att avtal av nu angivet innehåll skall träffas bör givetvis vara, att de lokala förhållandena m. m. äro sådana, att besiktningsmännen provas kunna arbeta fullt objektivt. Någon detaljundersökning angående förekomsten av lämpliga lokaler har utredningen på frågans nuvarande ståndpunkt icke ansett sig böra utföra. En sådan undersökning torde i stället få utföras av besiktningsväsendets chefsmyndighet, eventuellt i samråd med byggnadsstyrelsen och i förekommande fall vederbörande militära myndigheter.

Vidare uppehåller sig utredningen vid frågan om vilken utrustning, som erfordras för besiktningsverksamheten. Härom anföres bl. a.

Vid varje förrättningsställe bör finnas möjlighet att inspektera fordonen underifrån. Härför erfordras brygga, inspektionsgrop eller lyftanordning. Utredningen har övertvägt att föreslå anordnande av inspektionsgropar i sådana garageutrymmen, som skola användas vid besiktningar. Vid vägförvaltningarnas garage lära emellertid i allmänhet finnas utvändiga bryggor, på vilka fordonen vid behov kunna köras upp. I avvaktan på ytterligare erfarenhet av den nya organisationen anser utredningen sådana bryggor vara tillräckliga för nu ifrågakvarande ändamål.

Utredningen har från besiktningsmännen infor drat uppgifter om förekomsten av för fordonsvägning lämpliga vågar. I undersökningen redovisas 155 vågar. Av dessa ägas 18 av staten, 34 av kommuner och 103 av bolag, föreningar eller enskilda. Vissa förrättningsorter synas vara tämligen väl tillgodosedda, medan det på andra saknas möjligheter att inom rimligt avstånd få vägning utförd. Betydelsen av att tillförlitliga vågar finnas, och att vägningen sker på betryggande sätt är uppenbar. På platser, där goda vågar redan finnas, och vägningarna enligt vunnen erfarenhet utföras på betryggande sätt, finnes icke anledning att anskaffa nya vågar. På andra platser är det däremot synnerligen önskvärt att vågar ställas till besiktningsmännens förfogande. Där est detta icke kan ske på annat lämpligare sätt, exempelvis anskaffning av annan myndighet, böra vägförvaltningarna anskaffa och uppsätta vågar vid de garagegårdar som ur mottagnings synpunkt bliva lämpligast, och där även annan användning av våg kan finnas. Om förrättnings sökande infinner sig där utan vågsedel eller med sådan, som vid besiktningsmans kontrollvägning befinnes vara felaktig, bör sökanden vara skyldig att för vägningen erlagga vågavgift. Avgiften bör inbetalas till vägförvaltningen. Den som företer riktig vågsedel bör vara befriad från erläggande av dylik avgift.

Besiktningsmännens övriga utrustning synes böra utgöras av diverse hand- och mätverktyg, lyktor m. m. till ett värde, som torde uppgå till sammanlagt högst 100 kronor för varje besiktningsförrättare.

I anslutning till redogörelsen för önskemålen beträffande lokaler och utrustning för besiktningsväsendet förklarar utredningen sig vara väl medveten om att dessa önskemål icke omedelbart kunde tillgodoses i och med förstat-

ligandet av verksamheten. Det vore också uppenbart, att kostnadshänsyn och det allmänna ekonomiska läget finge begränsa och modifiera kraven, vilkas angelägenhetsgrad kunde bedömas även mot bakgrunden av vad besiktningmännen funnit erforderligt och möjligt att realisera, så länge de själva svarat för kostnaderna. Anspråken torde få hållas inom rimliga gränser, även sedan det allmänna övertagit kostnaderna. Om det på platser, där mottagningsfrekvensen vore relativt låg, skulle visa sig svårt att för rimlig kostnad anskaffa lämplig lokal, borde således anstå därmed tills vidare. Besiktningarna finge då som hittills utföras i det fria. Yppade sig därvid behov av noggrannare undersökning inomhus, borde besiktningssmannen ha befogenhet att tillsäga vederbörande förrättningssökande att uppvisa fordonet på plats, där sådan undersökning kunde ske.

Beträffande besiktningssmannens behov av bil erinrar utredningen om att besiktningssmannen, som innehar bil, enligt nu gällande bestämmelser erhåller ersättning härför med högst 900 kronor. Även efter en omorganisation av besiktningssmannainstitutionen vore det, enligt utredningens mening, ett önskemål att befattningshavarna förfogade över bil. Som skäl härför anföres följande.

Utredningens förslag till omorganisation av bilbesiktningssväsendet innebär en minskning av antalet stationsorter för besiktningssmännen och förutsätter, att vissa befattningshavare skola företaga många och understundom rätt långa resor för att hålla mottagningar på platser utanför dessa orter. För att mottagningarna skola kunna ordnas rationellt och utan onödig tidsförlust, är det ofta önskvärt, att de kunna planeras utan hänsynstagande till möjligheterna att använda de allmänna kommunikationsmedlen för resor till och från mottagningsorterna. Det är vidare önskvärt, att besiktningssmännen bibehålla sin en gång förvärvade förtrogenhet med bilkörning. De böra vara kända och erkända som framstående bilmän. Det är därför enligt utredningens mening önskvärt, att besiktningssmännen tämligen regelbundet köra bil ute i trafik. De korta körprov, som besiktningssmännen utföra i samband med besiktningar, äro icke tillräckliga för att uppehålla skicklighet som motorfordonsförare.

Utredningen påpekar, att ifrågavarande önskemål kunde tillgodoses antingen genom att tjänstebilar ställdes till besiktningssmännens förfogande eller genom att de hölle sig med egna bilar. Det första alternativet anser utredningen icke kunna komma i fråga bl. a. därför, att det torde bli svårt att rationellt utnyttja sådana inom besiktningssväsendet. Utredningen ville i stället förorda, att åtgärder vidtoges för att stimulera besiktningssmännen att anskaffa egna bilar. En åtgärd i sådant syfte vore att låta besiktningssmännen i fortsättningen liksom för närvarande erhålla ett årligt bidrag för hållande av bil. Därest en sådan åtgärd icke befundes av principiella skäl utesluten, sedan besiktningssväsendet omorganiserats enligt utredningens förslag och besiktningssmännen därigenom jämställts med övriga statstjänstemän, ville utredningen förorda en sådan anordning. Det skulle sålunda vara gynnsamt, om förrättningsman för hållande av bil tillerkändes ett årligt bidrag av förslagsvis 900 kronor att avräknas mot den ersättning, som han ägde uppbära på grund av under året företagna tjänsteresor. I den mån förrättningsman

gjorde tjänsteresor för högre belopp, bleve de 900 kronorna att betrakta endast som förskott. För att underlätta besiktningsmännens bilanskaffning föreslår utredningen i vart fall, att de skulle få rätt att företaga tjänsteresor med egna bilar, även där detta eljest icke vore medgivet enligt resereglementet, och att de därvid skulle erhålla ersättning enligt de för väg- och vattenbyggnadsverkets tjänstemän gällande bestämmelserna om ersättning för färd med egen bil. För besiktningsmän, som i tjänsten hade mera regelbunden användning för bil, torde, anför utredningen slutligen, en sådan anordning i realiteten icke innebära ändring av vad som nu gällde.

Yttranden.

Byggnadsstyrelsen, som verkställt vissa undersökningar rörande de i samband med omorganisationen uppkommande lokalfrågorna, meddelar, att man torde få utgå från att nya kontorslokaler måste anskaffas inom de flesta av de föreslagna stationsorterna. Av de uppgifter som erhållits från besiktningsmännen syntes framgå, fortsätter byggnadsstyrelsen, att det kontorsutrymme, som erfordrades på varje stationsort, vore av ganska begränsad omfattning. Enligt styrelsens mening torde det icke vara lämpligt att anordna lokaler för besiktningsmännen i samband med någon annan statsinstitution, då trafiken till besiktningsmannens expedition troligen komme att bli besvärande för andra i samma byggnad inrymda institutioner. Ej heller torde det vara lämpligt, att de här ifrågavarande expeditionslokalerna förlades till starkt trafikerade gator i respektive städers centra. Under sådana förhållanden och då lokalbehoven icke vore av större omfattning, torde det bli möjligt att genom förhyrning anskaffa lokaler. Styrelsen ville emellertid framhålla, att svårigheter härvidlag måste förutses samt att dessa svårigheter komme att väsentligen ökas om lokalbehovet bleve större än det i betänkandet beräknade. I fråga om de begärda besiktningslokalerna vore det för närvarande icke möjligt att utan ingående undersökning på varje särskild ort bedöma möjligheterna för anskaffande av sådana utan att behöva tillgripa uppförande av nybyggnader.

Förslaget att utnyttja vägväsendets garagegårdar såsom besiktningslokaler ha föralett flera uttalanden. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Örebro län* meddela, att hinder häremot icke torde möta, såvitt anginge respektive län. Tvivelsmål beträffande garagegårdarnas användbarhet uttryckas däremot av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ävensom av *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Västmanlands län*. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför härutinnan.

Som lämplig lokal har utredningen bland annat föreslagit vägväsendets garagegårdar, varvid de under dagen tomma garageplatserna skulle disponeras för besiktningar. Styrelsen kan för sin del icke finna det av utredningen framlagda förslaget tillfredsställande. Utöver de olägenheter, som av utredningen anförts må nämnas, att i många fall fordon även under dagen äro uppställda i vägväsendets garage eller å tillhörande gårdar. Det vore ur olika synpunkter synnerligen olyckligt, därest utomstående personer skulle i större omfattning få tillträde till dylika lokaliteter, särskilt med tanke på svårigheten att anordna effektiv kontroll mot obehörig skadegörelse och dylikt.

Utredningens förslag att man i vissa fall borde söka att på fördelaktiga villkor bereda besiktningsmännen lämpliga lokaler i enskilda bilreparationsverkstäder och dylikt avstyrkes av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Örebro län, bilverkstädernas riksförbund, motormännens riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund*. Ifrågavarande länsstyrelse säger sig vilja poängtera det olämpliga i att besiktningslokal i något fall förlägges till en privat verkstad, som kunde väntas utnyttja förhållandet för egen vinning. Även om statsverket därigenom måhända kunde göra en besparing i form av billigare hyror, kunde åtgärden icke anses vara lojal gentemot övriga verkstadsägare på orten, och myndigheterna kunde utsättas för beskyllningar om mannamån m. m.

Beträffande utrustningen för besiktningsverksamheten ha vissa uttalanden om utökning av densamma gjorts bl. a. av *länsstyrelsen i Kalmar län* och *automobilbesiktningsmännens förening*.

Vad utredningen föreslagit i fråga om rätt för besiktningsman att företaga tjänsteresor med egen bil och ersättning för tjänsteresor, har ej föranlett erinran från *statskontorets* sida. Likställigheten med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän borde utsträckas jämväl till traktamentsbeloppen. Införandet vid besiktningsväsendet för motorfordon av rätt till reseförskott om 900 kronor per år på sådana villkor, att förskottet ej behövde återbetalas, därest de sammanlagda resekostnadsersättningarna för resor med egen bil ej uppginge till 900 kronor, kunde ämbetsverket däremot icke tillstyrka. Det förtjänade emellertid övervägas, fortsätter statskontoret, huruvida icke åt befattningshavare i allmänhet, vilka hade att i större utsträckning nyttja egen bil i tjänsten, kunde beredas ersättning härför efter sådana grunder, att deras eget arbete med uppsättande av reseräkningar och det administrativa besväret med granskningen av sådana räkningar kunde väsentligt förenklas.

Automobilbesiktningsmännens förening finner utredningens förslag om bidrag för hållande av egen bil icke tillfredsställande vare sig i fråga om bidragets storlek eller den form, under vilken detsamma skulle lämnas. Priserna på bilar, reparationer, förnödenheter och drivmedel hade stigit så avsevärt, att ett större bidrag vore berättigat. Vidare borde bidraget utbetalas kvartalsvis samt utgå oberoende av under året gjorda tjänsteresor.

Departementschefen.

Av byggnadsstyrelsens utlåtande synes framgå att det i allmänhet skall bli möjligt att genom förhyrning tillgodose behovet av kontorslokaler för besiktningsmännen. Önskvärt är att även särskilda lokaler för utförande inomhus av fordonsbesiktningar och liknande förrättningar må kunna ställas till besiktningsmännens förfogande. Anskaffandet av lämpliga sådana lokaler torde emellertid åtminstone för närvarande komma att i många fall erbjuda stora svårigheter. Vilka åtgärder som härvid böra vidtagas torde i regel kunna avgöras först efter närmare undersökning i varje särskilt fall. Hit hörande spörsmål, vilka icke synas påkallia något ställningstagande i nu före-

varande sammanhang, torde böra bliva föremål för vidare behandling av chefsmyndigheten.

Den av utredningen föreslagna utrustningen för bilbesiktningsmännen torde, såsom utredningen förutsatt, böra anskaffas successivt.

För besiktningsmännen torde i fråga om ersättning för tjänsteresor böra gälla samma bestämmelser som för tjänstemännen vid vägförvaltningarna. Till den av utredningen behandlade frågan om ersättning för hållande av bil är jag icke utan ytterligare överväganden beredd att taga ställning.

Finansiering och uppbörd m. m.

Utredningen.

I betänkandet lämnar utredningen en utförlig redogörelse för de åtgärder, som måste vidtagas, innan ett motor- eller släpfordon får brukas i trafik, och för de förrättningar, som besiktningsmännen ha att utföra, samt i vad mån dessa följas av åtgärder inför annan myndighet m. m. Beträffande detta avsnitt torde jag i huvudsak få hänvisa till betänkandet.

Utredningen övergår därefter till frågan om hur besiktningsväsendet framdeles bör finansieras och erinrar därvid inledningsvis om att besiktningsväsendet för närvarande finansierades genom förrättningsavgifter, som besiktningsmännen själva upptog enligt en till instruktionen fogad förrättnings-taxa. Utredningen, som strävat efter att om möjligt befria besiktningsmännen från bestyret med uppbörden, har utgått ifrån såsom självklart, att sökande av kör- och trafik kort samt av godkännande som lärare vid yrkesmässig utbildning av bil- och motorcykelförare (körskolelärare) liksom nu skulle erlägga avgifter för besiktningsmans kompetensprövning.

För övriga på besiktningsmännen ankommande göromål, alltså besiktningar och andra fordonsundersökningar, kunde enligt utredningens mening ersättning beredas statsverket enligt i huvudsak tre olika alternativ, nämligen genom 1) höjning av bensinskatten, 2) höjning av fordonsskatten eller 3) uttagning av avgifter för varje förrättning.

Vid beräkningen av de skattehöjningar, som skulle behöva genomföras enligt alternativen 1 och 2, torde man kunna utgå från de inkomster, som inflöte i form av besiktningsavgifter enligt nu tillämpat avgiftssystem. Utredningen hade nämligen enligt givna direktiv granskat taxorna för besiktningsförrättningarna och därvid funnit skäl föreslå endast obetydliga ändringar i nu utgående avgifter. Statsverkets inkomster torde därför, om nuvarande avgiftssystem bibehölles, vid lika antal besiktningsförrättningar bli i stort sett desamma som nu. Den höjning av inkomsterna, som vore önskvärd med hänsyn till den av omorganisationen föranledda kostnadsstegringen, åstadkommes i huvudsak genom höjning av avgifterna för kompetensprövningar och beräknad ökning av antalet förrättningar.

Om något av skattehöjningsalternativen valdes, fortsätter utredningen, synes det vidare vara ändamålsenligt att låta registreringsväsendet finansieras på samma sätt. Summan av besiktning- och registreringsavgifterna motsvarade alltså det belopp, som, om avgifterna slopades, i stället borde tillföras statsverket genom ökade skatter. Under såväl kriget som året närmast efter vapenstilleståndet hade statsverkets inkomster av besiktning- och registreringsavgifterna varit onormala. Dessa inkomster torde därför icke lämpligen kunna tagas som utgångspunkt för beräkning av skattehöjningarna utan det torde bli nödvändigt att gå så långt tillbaka i tiden som till åren närmast före kriget.

Utredningen lämnar i anslutning härtill följande uppgifter angående influtna besiktning- och registreringsavgifter under åren 1938 och 1939.

I förrättningsavgifter hos besiktningmännen inflöto under budgetåret 1938/1939 1 433 884 kronor och under budgetåret 1939/1940 1 504 421 kronor. Enär förrättningsavgifter, som inflöto under ett kalenderår i huvudsak redovisades i januari påföljande år, kan antagas, att nämnda belopp i stort sett motsvara inkomsterna av förrättningsavgifterna under kalenderåren 1938 och 1939. Under dessa år utförde besiktningmännen 74 295 och 83 603 kör- och trafikprov. Om avgifterna för dessa prov beräknas till i genomsnitt 10 kronor per prov, skulle inkomsterna härav uppgått till 742 950 och 836 030 kronor. I avgifter för fordonsbesiktningar skulle i så fall, om man bortser från prov med körskollärare, vilka icke särskilt redovisats, ha influtit under år 1938 (1 433 884 — 742 950) 690 934 kronor och under år 1939 (1 504 421 — 836 030) 668 391 kronor.

Registreringsavgifterna inflyta efter hand under hela budgetåret. Inkomsterna av dessa avgifter under åren 1938 och 1939 torde därför kunna antagas motsvara medeltalen av influtna registreringsavgifter under budgetåren 1937/1938 (1 461 010 kronor) och 1938/1939 (1 814 934 kronor) samt sistnämnda budgetår och budgetåret 1939/1940 (1 681 346 kronor). I enlighet härmed uppskattas statsverkets inkomster av registreringsavgifter under kalenderåren 1938 och 1939 till 1 637 972 och 1 748 140 kronor. Om besiktning- och registreringsavgifterna under åren 1938 och 1939 skulle ha uttagits genom höjd skatt i stället för genom avgifter för de olika förrätningarna och registreringsåtgärderna, skulle alltså skattehöjningen ha avpassats, så att den givit i runt tal 2 330 000 kronor och 2 420 000 kronor enligt följande sammanställning.

	År 1938.	År 1939.
Besiktningavgifter	690 934	668 391
Registreringsavgifter	1 637 972	1 748 140
	<u>Summa kronor 2 328 906</u>	<u>2 416 531</u>
	Avrundat kronor 2 330 000	2 420 000

Alternativet att finansiera besiktningväsendet genom en höjning av bensinskatten, anser sig utredningen icke böra förorda. Som skäl härför anför utredningen följande.

Under åren 1938 och 1939 importerades till landet 540 000 och 574 000 ton bensin motsvarande i runt tal 720 000 000 och 765 000 000 liter. För att ur bensinskatten erhålla täckning för förenämnda 2,3 å 2,4 miljoner kronor, skulle skatten behöva höjas med ett belopp motsvarande omkring 0,3 öre per liter. Priset per liter bensin synes emellertid av praktiska skäl böra bestämmas i hela ören. Priset skulle med hänsyn härtill få höjas med ett öre. En

sådan höjning skulle antingen tillföra statskassan omkring 3 gånger större inkomst än som behövdes eller — om statsverket i skatt icke toge mer än 0,3 öre — tillföra bensindistributörerna en ansevärt ökad inkomst. Bortsett härifrån skulle fordonsägarna belastas av skattehöjningen i proportion till bensinförbrukningen, fastän intet samband finnes mellan körd sträcka, å ena, samt besiktningsmännens och länsstyrelsernas arbete å andra sidan. Vidare skulle andra förbrukare av bensin än motorfordonsägare träffas av skattehöjningen.

En praktiskt taget lika stor förenkling skulle vinnas, anför utredningen vidare, om kostnaderna för besiktnings- och registreringsväsendet uttoges i form av höjd *f o r d o n s s k a t t*. En sådan åtgärd skulle därjämte ha den förtjänsten framför föregående alternativ, att den drabbade endast ägare av motorfordon. Skattehöjningen, som skulle motsvaras av ett bortfall av andra nu utgående avgifter, skulle för fordonsägarna som grupp betraktade icke innebära någon ökad ekonomisk belastning, utan endast vara ett annat sätt än det nuvarande att av fordonsägarna uttaga kostnaderna för besiktning och registrering.

De fördelar, som skulle vinnas, borde emellertid vägas mot de olägenheter ur principiell och även praktisk synpunkt, som kunde följa, om nuvarande avgifter för varje förrättning ersattes med en höjning av fordonskatten. Vid denna höjning skulle kostnaderna icke komma att fördelas fullt rättvist, eftersom en fordonsägare kunde besvära myndigheterna avsevärt mera än en annan. Denna olägenhet syntes dock icke få tillmätas avgörande betydelse. Det torde emellertid vidare icke kunna ifrågakomma att genom höjning av skatten slopa samtliga avgifter. Kostnaderna för kompetensprov för erhållande av körkort m. m. kunde icke rimligen slås ut på fordonsägarna. Ur praktisk synpunkt borde vikt även fästas vid den omständigheten, att erläggandet av förrättningsavgift vid varje förrättning finge anses verka återhållande på förrättnings sökandena, så att de icke för besiktning uppvisade sådana fordon, som kunde antagas bli underkända. Om avgifterna skulle borttagas, kunde en del fordonsägare missbruka sin rätt att påkalla besiktning genom att utnyttja besiktningsmännen för att erhålla uppgift om vilka fel, som eventuellt kunde vidlåda fordonen, innan dessa lämnades till verkstad för reparation. De nuvarande förrättningsavgifterna bidroge otvivelaktigt genom sin nu berörda återhållande verkan till att åstadkomma en viss begränsning av arbetet hos besiktningsmännen. Denna avgifternas betydelse borde emellertid icke överskattas. Ett fordons inställande inför besiktningsman kunde nämligen vara förenat med både tidspillan och kostnader, så betungande för fordonets ägare, att den ytterligare utgift, som förrättningsavgiften representerade, hade mindre betydelse som återhållande faktor. Därjämte kunde en fordonsägare riskera, att besiktningsmannen funne ett icke genomgången eller reparerat fordon behäftat med så allvarliga fel, att han meddelade körförbud. Skulle trots detta avgifternas slopande medföra en tendens till obehörigt utnyttjande av besiktningsmännen på förut angivet sätt, föreläge alltid möjlighet att stävja detta genom utfärdande av lämpliga instruktioner till besiktningsmännen.

Utredningen hade på grund av det anförda ansett sig böra undersöka vilka skattehöjningar, som skulle behöva genomföras för att tillföra statskassan samma belopp som eljest skulle uttagas genom besiktning- och registreringsavgifter. Därvid hade utredningen, på sätt närmare framginge av en till betänkandet fogad bilaga, beräknat de erforderliga skattehöjningarna till följande belopp, nämligen för

	Kronor.
buss	20
fastbil	15
personbil	10
tyngre motorcykel	3
släpvagn för personbefordran	15
annan släpvagn	3

Med utgångspunkt från fordonsbeståndet den 1 april 1946 skulle nu angivna skattehöjningar lämna ungefär följande inkomster, nämligen

	Kronor.	Kronor.
4 100 bussar	à 20	82 000
47 200 lastbilar	à 15	708 000
78 600 personbilar	à 10	786 000
52 900 tyngre motorcyklar	à 3	158 700
8 300 släpvagnar	à 3	24 900

Summa kronor 1 759 600.

Då fordonsbeståndet för närvarande befunne sig i kraftig tillväxt, måste man räkna med att summan av inkomsterna av de här förutsatta skattehöjningarna komme att bli icke obetydligt större, sedan motorfordonstrafiken antagit fullt fredsmässiga proportioner.

Vid beräkning av statsverkets inkomster av automobilskattemedel under budgetåret 1947/1948 hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, fortsätter utredningen, utgått från att motorfordonsbeståndet vid utgången av år 1947 komme att omfatta omkring 5 000 bussar, 63 000 lastbilar, 160 000 personbilar och 125 000 tyngre motorcyklar. Med utgångspunkt härifrån och under antagande att släpvagnarnas antal förbleve i huvudsak oförändrat, skulle de beräknade skattehöjningarna under budgetåret 1947/1948 komma att tillföra statsverket omkring 3 000 000 kronor.

Utredningen erinrar därefter om att, sedan utredningen erhållit sitt uppdrag, hade vid 1945 års riksdag genomförts en höjning av bil- och bensin-skatteerna. Därvid fastställdes skattesatserna provisoriskt i avvaktan på att motorfordonstrafiken skulle stabiliseras på ett sådant sätt, att det vore möjligt att på säkrare grunder bedöma både det samlade behovet av skatteintäkter och avvägningen mellan olika skatteformer.

Även om de nu diskuterade skattehöjningarna i och för sig finge anses vara skäligen obetydliga, vore utredningen med hänsyn till de i det föregående berörda olägenheterna av systemet och fordonsbeskattningens för närva-

rande provisoriska karaktär tveksam om lämpligheten av att nu genomföra en sådan omläggning av besiktningsväsendets finansiering. Utredningen hade därför även undersökt möjligheterna att med bibehållande i huvudsak av nuvarande system med avgift för varje förrättning rationalisera uppbörden av förrättningsavgifterna.

Jag torde nu få redogöra för huvuddragen av utredningens ifrågavarande förslag.

Utredningen meddelar inledningsvis, att man i första hand hade prövat möjligheten av att sökande skulle kunna på posten tillhandla sig bevis, som berättigade till erhållande av viss förrättning hos besiktningsman, och som skulle överlämnas till besiktningsmannen, innan förrättningen verkställdes. Från postverkets sida hade emellertid under hand upplysts, att ett sådant förfarande skulle medföra vissa olägenheter. Bevisen skulle nämligen liksom värdepapper behöva förvaras på särskilt sätt och redovisas vid inventeringar. Sistnämnda olägenheter kunde undvikas, om beviset, för att bli gällande, måste förses med vanligt postgirokvitto, utvisande att föreskrivet belopp insatts på för ändamålet upplagt postgirokonto. Vid beviset borde i så fall fästas ett lätt avskiljbart inbetalningskort, som vore fullständigt ifyllt även beträffande beloppet, så att sökanden icke hade annat att göra än att på posten inbetala det föreskrivna beloppet jämte porto. Postfunktionären skulle endast behöva avskilja postgiroblanketten och behandla denna i vanlig ordning samt fästa kvittot på beviset och avstämpla det samt därefter överlämna beviset med kvittot till den, som inbetalat beloppet. Med företeende av beviset skulle sökanden sedan hos besiktningsmannen påkalla förrättning.

För att ett system med inbetalning på nu angivet sätt av förrättningsavgifter genom postverkets förmedling skulle fungera oklanderligt, måste, fortsätter utredningen, förutsättas, att förrättningssökandena inbetalade riktiga belopp. Då förrättningstaxan upptog många olika belopp, vore emellertid risken för oriktiga inbetalningar stor, då postfunktionärerna icke kunde avgöra förrättningens art, och sålunda sökandena lämnades att ensamma bedöma vilka avgifter som skulle erläggas. Det ifrågasatta uppbördsförfarandet skulle lättare kunna genomföras, om taxan vore mindre differentierad och helst eu enhetstaxa. Ur andra synpunkter torde emellertid en sådan förenkling av taxan icke rimligen kunna ske. Utredningen hade därför övergivit tanken på uppbördens ordnande på nu angivet sätt.

Utredningen har i stället framlagt ett förslag, innebärande att uppbörden av besiktningsavgifterna skulle överflyttas till länsstyrelserna. Det mötte, enligt utredningens mening, inga svårigheter att verkställa en sådan överflyttning, när efter förrättning hos besiktningsman följde anmälan till och åtgärd hos länsstyrelse. För länsstyrelserna, som i vart fall måste hålla en omfattande kassarörelse för registrerings- och skatteärenden, behövde det icke medföra ökat arbete att uttaga ett större belopp, som innefattade såväl förrättningsavgifter som registreringsavgifter och fordonsskatt.

Utredningen, som föreslår att besiktningsavgifter och registreringsavgifter

sammanslås till en avgift, benämnd besiktnings- och registreringsavgift, anför bl. a. följande om detta alternativ.

Uppbördens överflyttning till länsstyrelserna medför bl. a. den olägenheten, att avgifterna skola betalas i efterskott, varigenom säkerheten för att de verkligen betalas icke blir lika god som för närvarande, men fördelarna av ett sådant system synas vara övervägande. Sålunda blir besiktningsmännens behov av biträden mindre, om de befrias från uppbörd, och revision behöver icke ske hos dem. De kunna därigenom mera odelat ägna sig åt sina tekniska uppgifter. Det bör dock åligga besiktningsman att lämna förrättningsökande besked om det belopp, som skall inbetalas till länsstyrelsen. Sådant besked bör avse icke endast avgiften för besiktningsmannens förrättning utan i förekommande fall även fordonsskatt och avgift för registrering eller anteckning i automobilregistret. Arbetet hos länsstyrelserna med infordrande av felande belopp m. m., som enligt vad utredningen inhämtat, för närvarande är av betydande omfattning, kommer vid det skisserade förfarandet att avsevärt minskas. För att hos länsstyrelserna ytterligare minska arbetet med komplettering av ofullständiga ärenden, torde erforderliga handlingar, såvida fråga icke är om besiktning av fordon, som automobilhandlare håller till salu, vid besiktningen böra överlämnas till besiktningsman, som, i förekommande fall efter komplettering, i tjänstebrev insänder dem till vederbörande länsstyrelse. För statsverket i dess helhet sker alltså en rationalisering av verksamheten och utredningen räknar med att även arbetet i länsstyrelserna trots det ökade bestyret med avgifterna totalt sett skall bli mindre omfattande än nu.

För allmänhetens del skulle, fortsätter utredningen, uppbördens ordnande på angivet sätt medföra påtagliga fördelar. Efter förrättningen hos besiktningsmannen skulle sökanden sålunda icke behöva vidtaga någon annan åtgärd än att på posten inbetala det belopp, som besiktningsmannen uppgivit. Enär fordonsägaren från besiktningsmannen erhållit besked om vilka avgifter och vilket skattebelopp, han skulle inbetala, behövde han icke riskera, att ärendet skulle fördröjas, därför att till länsstyrelsen inbetalats oriktigt belopp. Sedan registreringen verkställts skulle länsstyrelsen i tjänstebrev översända besiktningsinstrument och andra ifrågakommande handlingar till fordonsägaren.

Såsom en konsekvens av det här behandlade uppbördssystemet må framhållas, att avgift icke skulle uttagas i samband med typbesiktning av motorfordon. I stället skulle vid registreringen erläggas besiktnings- och registreringsavgift för varje fordon, oavsett om det tillhörde besiktigad typ eller icke.

Det föreslagna förfarandet för uttagande av avgifter för besiktningar m. fl. förrättningar föreslås av utredningen komma till användning även i fråga om uttagande av avgifter för prövning av motorfordonsförarens kompetens. Avgiften för besiktningsmannens förrättning avses därvid skola inarbetas i stämpelavgiften för körkortet.

I enlighet med erhållna direktiv har utredningen granskat förrättnings-taxan för besiktningsmän för motorfordon och därvid bl. a. undersökt, om avgifterna för de olika förrättningarna kunde anses vara sinsemellan lämpligt avvägda. Utredningen har därvid föreslagit höjning av nu utgående av-

gifter för besiktningar och andra fordonsundersökningar endast beträffande släpvagn för personbefordran. I övrigt ifrågasätts endast några mindre ändringar, angående vilka jag torde få hänvisa till betänkandet. Såsom nämnts i det föregående avser utredningen, att besiktningssavgifterna skulle sammanslås med registreringsavgifterna till en besiktningss- och registreringsavgift. Av vissa skäl föreslår emellertid utredningen, att avgift för undersökning av fordons lämplighet för yrkesmässig trafik samt av motorredskap och släpvagn enligt 37 § andra stycket VT skulle uttagas såsom stämpel å vederbörlig resolution i ärendet.

Utredningen föreslår vidare, att avgifterna för körkorts- och trafikprov höjas från tio till femton kronor och för lärarprov från tio till tjugofem kronor. Utredningen anför bl. a. följande motivering härför.

I taxan är nu föreskriven en avgift av 10 kronor för prövning av förarens kompetens för erhållande av körkort för automobil eller tyngre motorcykel och 5 kronor för motsvarande prövning beträffande lättviktsmotorcykel. Ett kompetensprov avseende körkort för lättviktsmotorcykel är ur besiktningssmannens synpunkt lika krävande som prov avseende körkort för tyngre motorcykel eller bil, och tar praktiskt taget lika lång tid i anspråk. Av hänsyn härtill kunde synas skäligt, att avgiften för det förstnämnda provet vore densamma som för andra kompetensprov. Avgiften har emellertid av sociala skäl (se propositionen 225/1939) satts lägre, och utredningen har icke funnit anledning att nu föreslå ändring häri. Vad beträffar övriga körkortsprov har erfarenheten visat, att dylika prov taga längre tid i anspråk än besiktningar. Det har därför syns utredningen skäligt, att avgifterna för körkortsproven bli föremål för en rimlig höjning. Detta kan icke anses alltför belastande för allmänheten, då avgifterna i vanliga fall utgå endast en gång. Den ökning av statsverkets inkomster, som uppkommer, synes lämplig jämväl med hänsyn till de av omorganisationen föranledda ökade kostnaderna. Utredningen föreslår därför höjning av avgiften för kompetensprov för erhållande av körkort för bil och tyngre motorcykel från 10 till 15 kronor.

Prov avseende kompetens för erhållande av trafikprov är minst lika omfattande som prov för erhållande av körkort för bil. Avgifterna böra därför höjas till samma belopp som utredningen föreslagit för sistnämnda prov eller alltså från 10 till 15 kronor.

Ett prov av lärarkompetens är betydligt mera omfattande än prov för erhållande av körkort för bil eller av trafikprov. Med utgångspunkt från av utredningen föreslagna avgifter för sistnämnda prov synes det därför rimligt att höja avgiften för lärarproven från nuvarande 10 till 25 kronor.

Om den som provas icke kan godkännas vid den första prövningen, bör förhöjd avgift utgå. För varje nytt prov besiktningssmannen måst verkställa bör höjning ske med 5, 15 eller 25 kronor beroende på vad slags kompetens provet avser.

Utredningen förutsätter, att indrivning skall ske, om avgift för underkänd, icke fullföljd förrättning ej skulle betalas inom viss föreskriven tid.

Yttranden.

Av utredningens olika uppbördsalternativ har förslaget att delvis finansiera besiktningss- och registreringsväsendet genom en höjning av fordonsskatten tillstyrkts av ett flertal remissinstanser.

Riksräkenskapsverket framhåller sålunda, att en radikal förenkling av uppbördsförfarandet skulle vinnas om kostnaderna för besiktnings- och registreringsväsendet uttoges i form av höjd fordonsskatt samt att de fördelar ett sådant system skulle medföra i form av förenklat uppbördsförfarande torde mer än väl överväga olägenheterna.

Väg och vattenbyggnadsstyrelsen förordar, att kostnaderna för besiktningar och andra fordonsundersökningar avräknas mot automobilskattemedlen. Styrelsen finner emellertid en höjning av fordonsskatten för närvarande opåkalad och anför därvid följande motivering för sin ståndpunkt.

Fordonsskatten ökades så sent som den 1 januari 1946 med 40 procent. I sina riksdagspetita till 1947 års riksdag har styrelsen hemställt om snar utredning för att klarlägga frågan om hur vägväsendets medelsbehov på olika områden lämpligen bör finansieras, och denna utredning kommer enligt styrelsens förmenande bland annat att innebära en översyn av skattesatserna. Styrelsens förslag har förordats av departementschefen. Att under nu anförda förhållanden genomföra en ändring av fordonsskatten är enligt styrelsens mening icke lämpligt. Enligt utredningens förslag skulle de årliga kostnaderna för den nya organisationen beräknas till 1 265 000 kronor och uppbörden för körkortsprövningar uppskattas till 900 000 kronor. Det belopp, som behöver avräknas mot automobilskattemedlen, skulle alltså uppgå till 365 000 kronor.

1944 års trafikförfattningssakkunniga förorda — med vissa detaljanmärkingar — att kostnaderna för fordonsförrättningar och registrering överflyttas på fordonsskatten. Det borde därvid undersökas om icke även stämpelavgifterna kunde inarbetas i skatten. De sakkunniga förutsatte, att de skattehöjningar, som kunde komma i fråga i nu förevarande sammanhang, icke fastställdes till högre belopp än som kunde anses oundgängligen nödvändigt. Särskilt det av utredningen i fråga om personbilar föreslagna skattebeloppet syntes — även om stämpelavgifter inräknades — kunna nedsättas. Då fordonsskatten i praktiken mestadels beräknades per månad, borde eftersträvas, att den årliga skatten fastställdes till belopp, jämnt delbart med tolv.

Beträffande kompetensproven finna de sakkunniga, att särskild avgift borde liksom hittills upptagas för dessa. Denna uppbörd borde handhas av besiktningsmännen själva.

Länsstyrelsen i Jämtlands län samt *motorförarnas helnykterhetsförbund* intaga i denna fråga i huvudsak samma ståndpunkt som trafikförfattningssakkunniga.

Ifrågavarande uppbördsalternativ tillstyrkes vidare av *länsstyrelserna i Jönköpings, Gotlands och Västerbottens län* samt av *poliskammaren i Stockholm*.

Däremot avstyrkes nämnda alternativ av bl. a. *överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Kopparbergs och Västernorrlands län, automobilbesiktningsmännens förening, bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund*.

Det av utredningen alternativt utarbetade finansieringsförslaget, innebärande att besiktningsavgifterna sammanslås med registreringsavgifterna och

uppbäras av länsstyrelserna, tillstyrkes i princip bl. a. av *länsstyrelserna i Östergötlands, Kronobergs, Kristianstads, Malmöhus, Skaraborgs, Örebro och Gävleborgs län*. Dock ha åtskilliga detaljmärkningar framförts, beträffande vilka jag torde få hänvisa till handlingarna.

Däremot avråda *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, riksräkenskapsverket, 1944 års trafikförfattningssakkunniga, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Kopparbergs, Västernorrlands och Jämtlands län* uttryckligen från ifrågavarande uppbördssystem.

Sistnämnda länsstyrelse motiverar sitt avstyrkande bl. a. på följande sätt.

Utredningen synes helt hava förbisett att avgift, stämpel och skatt, som utredningen föreslår skola inbetalas i en post, hos länsstyrelsen skola bokföras å särskilda titlar. Varje gång, som ett belopp inkommer från fordonsägare över postgiro, måste fördenskull beloppen fördelas på de särskilda titlarna och erforderliga omföringar av beloppen verkställas. Dylika omföringar förekomma redan nu beträffande automobilskatt och registreringsavgift i betydande utsträckning och medföra ett synnerligen tillkrånglat uppbördsförfarande. Antalet dylika omföringar måste, om utredningens nu ifrågavarande förslag genomföres, komma att öka i avsevärd omfattning och fördenskull medföra ett betydligt ökat arbete.

Det föreslagna uppbördssystemet lider dessutom av åtskilliga svagheter i kontrollhänseende. Det medger sålunda icke någon kontroll över att ersättning blir erlagd för sådan godkänd förrättning, varom besiktningsman icke har att insända underrättelse till länsstyrelse.

Därest fordon underkännes av besiktningsman och ny förrättning därefter icke påkallas, skall besiktningsmannen efter viss tids förlopp anmäla detta till länsstyrelsen, som föranstaltar om indrivning av stadgade avgifter. Dylik indrivning torde vara avsedd att ske ej endast i fråga om förrättningar, som över huvud taget ej fullföljts, utan jämväl beträffande förrättningar, som fullföljts, ehuru hos annan besiktningsman. Vidare torde få antagas, att länsstyrelse får verkställa indrivning i fråga om sådan av besiktningsman underkänd förrättning, som sedermera fullföljts hos denne men av förbiseende ej kommit att föranleda förhöjd avgift. Anledning finnes antaga att här avsedda indrivningsåtgärder bliva erforderliga i sådan utsträckning, att de komma att föranleda en icke ringa ökad arbetsbelastning för såväl länsstyrelser som övriga av indrivningen berörda myndigheter. Vidare torde kunna antagas, att omkostnaderna för de olika indrivningsåtgärderna icke komme att stå i rimlig proportion till de småbelopp, som indrivningen skulle avse.

Även för besiktningsmännen torde systemet medföra vissa olägenheter. Sålunda kan framhållas, att besiktningsmännen på grund av skyldigheten att påföra förhöjd avgift beträffande förrättning, som utgör fullföljd av tidigare förrättning, måste för varje fall kontrollera, huruvida en förrättning har karaktären av fullföljd sådan. Anteckningar torde av besiktningsmännen få föras över underkända förrättningar, då dessa antingen skola föranleda förhöjd avgift eller ock indrivningsåtgärd genom länsstyrelses försorg. Ifyllandet av de underrättelser och andra handlingar, som förutsättas enligt förslaget, torde medföra åtskilligt arbete.

Enligt utredningens förslag skall i vissa fall förrättningsavgift uttagas genom förhöjd stämpel å expedition från länsstyrelserna. Då inför besiktningsman måste avläggas flera prov än ett skall grundbeloppet höjas för varje prov med ett visst belopp. Då stämpelavgiften sålunda blir beroende av det antal förrättningar, som av besiktningsmannen utförts i ärendet, kommer exempelvis körkort att utvisa ej blott att innehavaren är godkänd utan jämväl

det antal underkända prov, som han kan hava undergått. Det kan icke anses lämpligt att ett körkort skall lämna uppgift i sistberörda hänseende.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län föreslår, att nuvarande uppbördssystem bibehålles. Därest en omläggning av kontrollen skulle anses önskvärd, kunde länsstyrelserna erhålla uppdrag att verkställa inventering hos besiktningsmännen i likhet med vad, som nu skedde beträffande landsfiskalerna. Även *överståthållarämbetet* och *länsstyrelsen i Stockholms län* förordas, att besiktningsmännen själva skola handha sin uppbörd. *Överståthållarämbetet* föreslår, att uppbörden verkställles genom åsättande av stämplars till föreskrivna belopp, medan länsstyrelsen finner, att en enkel form för kvittens, kontroll och redovisning av avgifterna vore användandet av på förhand numrerade kvitton i block av olika färger och valörer allt efter förrättningens art och avgifternas storlek.

Det av utredningen antydda men icke utformade uppbördssystemet, att förrättningssökande skulle före förrättning inbetala föreskrivet belopp å ett särskilt postgirokonto har funnit ett flertal förespråkare. Samtliga dessa ha tillika föreslagit att taxan förenklas. Ett sådant uppbördssätt förordas sålunda av *länsstyrelserna i Uppsala, Kalmar, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län* samt av *automobilbesiktningsmännens förening, bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund*.

De av utredningen föreslagna ändringarna i nu utgående avgifter för besiktningsmännens förrättningar ha endast berörts i en mindre del av yttrandena.

Från flera håll har hävdats, att avgifterna icke borde vara högre än vad som erfordrades för att täcka kostnaderna för bilbesiktningsväsendet. Sålunda påpekar *statskontoret*, att därest systemet med avgifter i överensstämmelse med utredningens ena förslag behölles och omarbetades, komme avgiftsintäkten att uppgå till ett belopp, som beräknades bli omkring dubbelt så stort som den årliga kostnaden för organisationen. Detta innebure, att biltrafiken, förutom de ordinarie skatter som åvilade densamma, skulle belastas med en dold extra skatt, vilket *statskontoret* icke funne tillfredsställande. Avgifterna borde enligt ämbetsverkets mening i princip icke sättas högre, än att de täckte kostnaderna för besiktningsorganisationen. Vid denna avvägning borde emellertid räknas med en viss marginal ej blott för blivande pensioneringskostnader, utan även för oförutsedd ökning av organisationskostnaderna.

Kungl. automobilklubben och *motormännens riksförbund* ha uttalat liknande åsikter som *statskontoret* beträffande avgifternas avvägning.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län, bilverkstädernas riksförbund, motormännens riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund samt *Sveriges automobilindustriförening* anse obefogat att besiktningsavgift uttages för varje fordon tillhörande besiktigad typ. Nuvarande system med avgift för typbesiktning borde bibehållas.

Motorförarnas helnykterhetsförbund ifrågasätter, om den föreslagna höjningen av avgiften för körkortsprov vore lämplig med hänsyn till att det ur samhällets synpunkt vore av mycket stort intresse, att så många som möjligt kunde köra bil.

Bilverkstädernas riksförbund och *Sveriges automobilhandlareförbund* erinra om att en koncentration av kompetensproven till ett mindre antal orter skulle medföra ökade kostnader, varför det vore olämpligt att fördyra dessa ytterligare genom att höja avgifterna.

Automobilbesiktningsmännens förening föreslår ändring av förrättnings-taxan i enlighet med följande sammanställning.

Förrättningens art:	Kronor.
typbesiktning av bil	100
typbesiktning av släpfordon och motorcyklar, prov för kompetens som körskollärare	50
alla övriga slag av besiktningar avseende bilar och släpfordon samt prov för kör- och trafikkort	15
undersökningar för lämplighetsintyg och alla övriga slag av besiktningar avseende motorcyklar	5

Slutligen torde böra nämnas att anslagen till bilbesiktningsväsendet enligt *statskontorets* mening böra avräknas mot automobilskatte-medlen, därest avgifterna ersättas med höjning av fordonsskatten. Statskontoret ifrågasätter därjämte, huruvida icke detsamma borde gälla, även om systemet med förrättningsavgifter bibehölles, i vilket fall avgiftsuppbörden borde inräknas i nämnda medel. *Motormännens riksförbund* anser, att, om överskott skulle uppstå i besiktningsväsendets verksamhet, detta överskott borde på ett eller annat sätt tillskjutas automobilskatte-medlen.

Departementschefen.

Utredningen har funnit angeläget, att besiktningsmännen i möjligaste mån befrias från bestyret med uppbörden av förrättningsavgifterna. Vid övervägande av denna fråga har utredningen stannat inför ett val mellan alternativt att uttaga ersättning för besiktningsarbetet genom höjning av fordonsskatten och att uttaga samtliga förrättningsavgifter i samband med registrering m. m. hos länsstyrelserna. I vissa remissutlåtanden har framförts ytterligare ett alternativ, vilket även utredningen övervägt men icke funnit skäl rekommendera, nämligen att avgifterna skulle erläggas i förskott genom inbetalning till särskilt postgirokonton.

Det av utredningen utarbetade alternativförslaget, som avser uppbördens överflyttning till länsstyrelserna, har föranlett en hel del kritik i remissutlåtandena. Det har sålunda framhållits bl. a., att detta system skulle medföra en avsevärd ökning av arbetsbördan för länsstyrelserna. Riksräkenskapsverket har t. o. m. ifrågasatt, om länsstyrelserna med nuvarande personalorganisation utan uppenbara olägenheter kunde möta en dylik arbetsökning. Mot alternativet med förskottsinbetalning på postgiro har inväntats att ett sådant system vore obekvämt för allmänheten och att det krävde en radikal förenk-

ling av förrättningstaxan, innebärande vissa icke önskvärda konsekvenser med avseende på kostnadsfördelningen mellan olika förrättningssökande.

Den ojämförligt enklaste formen för uppbörderna är onekligen, att besiktningssavgifterna uttagas i form av höjd fordonsskatt. För egen del anser jag detta alternativ vara att föredraga. Den invändning som gjorts mot detta är att kostnaderna icke komme att bli fullt rättvist fördelade mellan olika fordonsägare, synes mig icke böra tillmätas avgörande betydelse. Jag har heller icke blivit övertygad om att besiktningssavgifternas slopande skulle medföra någon mera allvarlig risk för en opåkallad ökning av besiktningssmännens arbete. Då en översyn av automobilskattens avvägning torde komma att ske inom en icke alltför avlägsen framtid, delar jag emellertid utredningens betänkligheter mot att nu ändra gällande skattesatser för att täcka det jämförelsevis ringa medelsbehov, varom här är fråga. I anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i ämnet har jag sålunda, efter samråd med chefen för finansdepartementet, ansett mig böra förorda, att avgifterna för besiktningar och andra fordonsundersökningar, i avvaktan på den definitiva regleringen av fordonsskattens storlek, borttagas utan motsvarande skattehöjning samt att därvid anslagen för den nya bilbesiktningssmannaanorganisationen avräknas mot automobilskattemedlen. Till belysande av den ekonomiska innebörden av detta förslag må nämnas att besiktningssavgifterna åren 1938 och 1939 inbringade 690 934 kronor respektive 668 391 kronor.

Avgifterna för registrering och för kompetensprövningarna torde däremot böra bibehållas. Vad angår uppbörderna av de senare avgifterna har jag funnit övervägande skäl tala för att arbetet därmed fortfarande får ankomma på besiktningssmannaanorganisationen, därvid i huvudsak samma uppördssystem som nu gäller torde böra tillämpas. I vad mån, såsom statskontoret föreslagit, ifrågasättande avgifter böra tillföras automobilskattemedlens specialbudget synes få avgöras först i samband med fastställandet av riksstaten för nästa budgetår.

Vid den prövning, som bilbesiktningssutredningen i enlighet med sitt uppdrag underkastat förrättningstaxan för besiktningssmän för motorfordon, har utredningen funnit de nu utgående avgifterna för kompetensprövningarna för låga i förhållande till avgifterna för besiktning av motorfordon, om hänsyn toges till den tid, som åtgår för de olika slagen av förrättningar. Utredningen har med anledning härav föreslagit en höjning av avgifterna för körkort för automobil och tyngre motorcykel samt för trafik kort från 10 till 15 kronor ävensom av avgifterna för prov av körskolelärarkompetens från 10 till 25 kronor. Med hänsyn till vad utredningen i detta sammanhang anfört och då efter omorganisationen särskilda tilläggsbelopp vid förrättningar utom stationsorten icke böra uttagas, torde de föreslagna avgiftshöjningarna få anses motiverade, och jag tillstyrker därför utredningens förslag i denna del. Utredningen har beräknat, att dessa höjningar skulle medföra en ökning av årsuppbörderna av kör- och trafik kortssavgifterna från 600 000 kronor till 900 000 kronor, räknat i runda tal.

De nu föreslagna ändringarna i fråga om ersättning för besiktningsmännens arbete torde medföra viss ändring i 38 § motorfordonsförordningen, 42 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. samt 50 § vägtrafikstadgan. Samtliga nu nämnda paragrafer, som äro likalydande, innehålla föreskrift om att för förrättning, som ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Därest i det föregående förslaget sätt att finansiera besiktningsväsendet icke föranleder erinran från riksdagens sida, torde Kungl. Maj:t få förordna om erforderlig ändring av ifrågavarande paragrafer.

I detta sammanhang torde jag få anmäla, att den föreslagna omorganisationen påkallar vissa andra smärre justeringar i trafikförfattningarna. Sålunda torde de allmänna bestämmelserna om besiktningsmannainstitutionen i 8 § motorfordonsförordningen böra erhålla en något ändrad utformning. Därest i enlighet med mitt förslag rätt anses böra införas för förrättningsökande att vända sig till besiktningsman på den ort, han önskar, påkallar detta vissa ändringar i 10 och 19 §§ motorfordonsförordningen samt 25 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Slutligen torde mitt förslag om att prov för erhållande av godkännande som körskolelärare endast bör få avläggas inför förste bilinspektör påfordra viss ändring i 18 § motorfordonsförordningen. Även i nu anförda fall torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om erforderliga författningsändringar, i den mån riksdagen icke har något att erinra mot förslagen.

Vissa övergångsanordningar.

Utredningen.

Utredningen föreslår, att den nya organisationen genomföres så snart som möjligt, förslagsvis fr. o. m. den 1 juli 1947. Ett snabbt genomförande av omorganisationen vore särskilt angeläget, med hänsyn till att frågorna om understöd åt efterlevande till avlidna och om pension till f. d. besiktningsmän borde lösas så snart som möjligt. Utredningen har lämnat en närmare redogörelse för vilka övergångsåtgärder som skulle behöva vidtagas för det fall att övergången till ny organisation skulle ske under ett löpande kalenderår.

Utredningen har utgått ifrån att befattningarna som bilöverkontrollör och bilkontrollör samt i viss utsträckning även assistentbefattningarna komme att besättas med befattningshavare, som redan länge innehaft förordnande som besiktningsmän. I den mån dessa kunde styrka, att de enligt nuvarande ordning under ett flertal år haft nettoinkomster, som varit högre än de löner de skulle erhålla, om de placerades i lägsta löneklassen av respektive lönegrader, borde de, efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall, kunna placeras i högre löneklass. Till utgångspunkt för en sådan högre löneklassplacering torde få tagas besiktningsmännens medelinkomst, sedan omkostnaderna för tjänsten frånräknats, under ett större antal år, förslagsvis i normala fall tio, före omorganisationen.

Många av de hos besiktningsmännen anställda biträdena torde, framhåller utredningen, kunna beredas anställning även inom den nya organisationen. I den mån deras nuvarande avlöning vore högre än den, som utginge till befattningshavare i den lägsta löneklassen inom vederbörande lönegrad, torde de efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall eller enligt av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser få placeras i högre löneklass. Vid beräkning av den före omorganisationen utgående lönen borde hänsyn icke tagas till löneförhöjning, som skett efter den 1 oktober 1946, såvida förhöjningen icke varit att betrakta som ett enligt tidigare ingånget anställningsavtal utgående ålderstillägg.

Utredningen påpekar slutligen, att omorganisationen medförde, att stationsorterna komme att ändras för många besiktningsmän, som alltså bleve nödsakade att flytta, om de skulle gå över i den nya organisationen. Det syntes utredningen skäligt, att sådana besiktningsmän tillerkändes flyttningssersättning, ehuru de enligt gällande författning om flyttningssersättning icke vore berättigade därtill. Det torde emellertid få ankomma på Kungl. Maj:t att besluta därom i varje särskilt fall.

Yttranden.

Tidpunkten för genomförandet av omorganisationen beröres i ett par yttranden. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser det icke möjligt att omorganisera besiktningsväsendet förrän den 1 januari 1948. Styrelsen anför följande i frågan.

Ett genomförande av den nya organisationen nödvändiggör, att samtliga beslutade befattningar utlysas och innehavare utses. I många fall lärer detta medföra förflyttning av besiktningsman från hans nuvarande bostadsort. Organisationen innebär vidare, att antalet besiktningsmän å vissa orter kommer att ökas, och det är sannolikt, att nuvarande kontorslokaler icke bliva tillräckliga utan att andra lokaler måste förhyras. Även torde nuvarande kontorslokaler icke alltid kunna disponeras efter den nya organisationens genomförande. Styrelsen håller det icke för möjligt, att frågan om besiktningsmännens arbetslokaler och bostäder kan lösas till den 1 juli 1947.

Därjämte vill styrelsen framhålla, att ett genomförande av den nya organisationen för styrelsens del medför icke endast utfärdandet av arbetsordning, föreskrifter m. m., utan även fastställande och anskaffande av de många olika typer formulär och blanketter, vilka nu anskaffas av besiktningsmännen. Det torde icke vara möjligt att kunna fullgöra dessa uppgifter före den 1 juli 1947.

Automobilbesiktningsmännens förening finner det angeläget, att den nya organisationen genomföres fr. o. m. den 1 juli 1947 eller så snart som möjligt.

Utredningens förslag att nuvarande befattningshavare i besiktningsorganisationen vid erhållande av ordinarie eller extra ordinarie tjänst efter särskild prövning skulle kunna placeras i högre löneklass än den lägsta i respektive lönegrader har föranlett några uttalanden. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som funnit förslaget skäligt, ifrågasätter, om icke Kungl. Maj:t, i likhet med vad som vid vägväsendets förstatligande var fallet i fråga om löneklassplace-

ring av viss personal, borde förbehålla sig möjligheten att, där särskilda skäl talade därför, placera befattningshavare, varom här vore fråga, i högre löneklass än lönegradens högsta.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anför, att det syntes angeläget, att de nuvarande besiktningsmännen erhöles ej allt för snäva möjligheter att för uppflyttning i löneklass få tillgodoräkna sig tiden för tjänstgöring i den nuvarande organisationen.

Statskontoret däremot hyser vissa betänkligheter mot de av utredningen förordade principerna för löneklassplaceringen. Ämbetsverket anför följande i denna fråga.

Statskontoret måste ifrågasätta, huruvida det material, efter vilket avdragen å bruttointäkterna skola beräknas för erhållande av nettointkomsten, är av sådan beskaffenhet, att en dylik avvägning av löneklassplaceringen överhuvud taget bör utfästas. Den närmaste anledningen till ämbetsverkets betänkligheter är att bevisning, att utgifter i tjänsten icke förekommit till andra ändamål eller högre belopp än vad som uppgivits, måste bereda påtagliga svårigheter. Den sannolikhetsbevisning, med vilken man i varje fall måste låta sig nöja, synes knappast kunna innebära garanti för ett något så när rättvist resultat. Men även andra svårigheter uppstålla sig, exempelvis avvägningen av fall, då familjemedlemmar anlitas för biträdesgöromål, i jämförelse med fall, då sådana göromål helt utförts av betald arbetskraft eller av besiktningsmannen själv, och vidare frågan på vad sätt hänsyn skall tagas till de säkerligen mycket varierande belopp, som utbetalats till vikarier vid tjänstledighet och semester eller såsom premier för pensionsförsäkring i enskild pensionsinrättning.

Eftersom besiktningsväsendet är en helt och hållet statlig inrättning, finner *automobilbesiktningsmännens förening* det icke vara orimligt, att besiktningsman för tjänstårsberäkning finge tillgodoräkna sig tiden från den dag, han blivit fast knuten till besiktningsorganisationen. Såväl placeringen i löneklass som pensionens grundbelopp borde bestämmas med hänsyn härtill. Vidare anser föreningen, att besiktningsman, som uppbure löne- eller pensionsförmåner på grund av annan statstjänst, som han innehade eller innehaft, borde det oaktat få uppbära lönen från besiktningsmannattjänsten oavkortad.

Departementschefen.

Med hänsyn till den tid, som kan beräknas åtgå för tjänstetillsättningar och ordnande av lokalfrågor m. m., torde övergången till den nya organisationsformen icke, såsom bilbesiktningsutredningen föreslagit, böra ske redan den 1 juli 1947. För min del vill jag förorda, att tidpunkten för reformens genomförande bestämmas till den 1 januari 1948.

I likhet med utredningen anser jag skäligen, att inplacering i högre löneklass än begynnelselöneklassen må ifrågakomma för de besiktningsmän, som kunna styrka att de enligt nuvarande ordning under ett flertal år haft nettointkomster, som varit högre än de löner de skulle erhålla, om de placerades i lägsta löneklassen av respektive lönegrader. Placering i högre löneklass än den högsta för lönegraden gällande torde dock icke böra förekomma. Här avsedda lönespörsmål synas få avgöras efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall

Även för de hos besiktningsmännen anställda biträden, vilka i samband med omorganisationen övergå i statstjänst, torde vid bestämmandet av deras löneställning hänsyn få tagas till deras tidigare löneförmåner och anställningstid inom bilbesiktningsväsendet. Vad utredningen i detta sammanhang föreslagit har icke givit mig anledning till erinran. Vid inordnandet av ifrågasvarande befattningshavare i den reglerade befordringsgången för biträdespersonal torde tiden för deras anställning hos besiktningsman få tillgodoräknas dem, i den mån anställningen omfattat heltidstjänstgöring. Inrättandet av ordinarie kontorsbiträdestjänster för ändamålet synes dock icke böra ifrågakomma förrän till ett senare budgetår.

Jag tillstyrker slutligen utredningens förslag, att besiktningsman, som i samband med omorganisationen nödgas byta stationsort, må efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall kunna erhålla flyttningsersättning.

Anslagsfrågor.

För den föreslagna nya bilbesiktningsmannaorganisationen, vilken synes böra erhålla benämningen *statens bilinspektion*, skulle i anslutning till vad jag tidigare anfört rörande tidpunkten för omorganisationen anslagsmedel böra beräknas i riksstaten för budgetåret 1947/48 endast för andra hälften av detta budgetår. För ändamålet torde böra uppföras ett avlönings- och ett omkostnadsanslag, benämnda Statens bilinspektion: Avlöningar respektive Statens bilinspektion: Omkostnader. Dessa anslag böra, som jag i det föregående framhållit, avräknas mot automobilskattemedlen.

Därjämte torde också ett förslagsanslag med den nuvarande benämningen Besiktning av motorfordon böra uppföras i riksstaten för nästa budgetår. Å detta anslag skulle avföras de utgifter under budgetåret, som härröra från den nuvarande organisationen. Då besiktningsväsendets utgifter för kalenderåret 1947 i huvudsak komma att redovisas och bokföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkenskaper efter årsskiftet 1947/48, torde nu ifrågasvarande anslag böra beräknas till ett belopp, motsvarande i stort sett ett helt års utgifter.

Jag övergår härefter till beräkningen av de olika anslagen.

1. Besiktning av motorfordon.

Förevarande anslag är för innevarande budgetår anvisat med 1 100 000 kronor. Jag föreslår, att anslaget jämväl för nästa budgetår uppföres med samma belopp. Det bör givetvis endast få användas för utgifter, som äro hänförliga till den nuvarande bilbesiktningsmannaorganisationen.

2. Statens bilinspektion: Avlöningar.

Utredningen.

Såsom tidigare nämnts har utredningen föreslagit, att befattningshavare, som styrker, att han under ett flertal år haft nettoinkomster, som varit högre än dem han skulle erhålla, om han placerades i lägsta löneklassen av sin lönegrad, skall kunna efter prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall placeras i högre löneklass. Med beaktande härav har utredningen beräknat anslagsposten till Avlöningar till ordinarie tjänstemän till avrundat 372 900 kronor, varvid beräkningen grundats på lönebeloppen enligt den näst högsta löneklassen i respektive lönegrader.

Anslagsposten till Avlöningar till icke-ordinarie personal har utredningen beräknat på följande sätt.

Avlöningarna till all extra ordinarie personal, beräknade enligt lägsta löneklassen, uppgå till avrundat 197 800 kronor. Vissa av befattningarna såsom assistenter torde emellertid komma att besättas med befattningshavare, som nu äro besiktningsmän. Dessa torde med hänsyn till sin föregående tjänstgöring vid besiktningsväsendet och där uppburna inkomster kunna påräkna en placering i löneklass, som ligger högre än den lägsta. Kostnaderna för alla assistenternas uppflyttning i högsta löneklassen skulle uppgå till i runt tal 26 100 kronor. Då det emellertid torde kunna antagas, att endast ett mindre antal assistenter placeras i högre löneklass än den lägsta, torde halva sistnämnda belopp eller 13 000 kronor förslå till att täcka kostnaderna för ifrågavarande avlöningsförhöjningar.

Vad beträffar kansli- och kontorsbiträdena synes det vara vanskligt att göra någon beräkning, i vad mån de verkliga lönerna komma att överstiga lönen enligt lägsta löneklassen. Utredningen anser sig emellertid kunna antaga att några befattningshavare komma att placeras i högre löneklass. Kostnaderna för dessa löneklassuppflyttningar uppskattar utredningen till omkring hälften av kostnaderna för alla de ifrågavarande befattningshavarnas uppflyttning till högsta löneklassen eller till i runt tal 14 000 kronor.

Under förutsättning att vikarie förordnas under bilöverkontrollörernas, bilkontrollörernas och kontorspersonalens semestrar samt att vikarie för kontorsbiträde avlönas med i genomsnitt 250 kronor per månad kan medelsbehovet för vikariatsersättningarna beräknas till i runt tal 10 500 kronor. Därest som vikarie för bilkontrollörerna skola anlitas andra än assistenter, måste denna siffra höjas. Utredningen förutsätter emellertid, att semestrarna uppdelas så, att assistenterna i regel kunna anlitas som vikarier, då sådana behövas. Under assistenternas semestrar torde vikarie som regel icke behöva förordnas.

Kallortstilläggen till befattningshavare på de båda kallorterna Umeå och Luleå upptagas till avrundat 1 500 kronor.

Kostnaderna för arvoden till de ovan föreslagna arvodesavlönade bilkontrollörerna beräknas till 2 000 kronor för var och en eller sammanlagt 8 000 kronor.

Posten avlöningar till icke-ordinarie personal skulle enligt utredningens beräkningar sålunda uppgå till (197 800 + 13 000 + 14 000 + 10 500 + 1 500 + 8 000) 244 800 kronor.

Slutligen upptages i avlöningsstaten en post för rörligt tillägg med 15 procent av summan av de båda förenämnda posterna eller avrundat 92 700 kronor.

Under åberopande av det anförda föreslår utredningen, att för bilbesiktningstväsendet fastställas följande

Avlöningsstat.

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsvis	kronor 372 900
2. Avlöningar till icke-ordinarie tjänstemän, förslagsvis .. »	244 800
3. Rörligt tillägg, förslagsvis	92 700
	Summa kronor 710 400.

Departementschefen.

Mot utredningens beräkning av de årliga avlöningskostnaderna för bilinspektionen har jag icke något annat att erinra än vad som betingas av de av mig i det föregående förordade jämkningarna i organisationsförslaget. Anslagsposten till Avlöningar till ordinarie tjänstemän torde sålunda böra ökas med lönen till ytterligare en bilinspektör i A 22 och därvid — med tillämpning av nu gällande avlöningsbestämmelser — upptagas till (372 900 + 7 900) 380 800 kronor. På samma sätt bör anslagsposten till Avlöningar till icke-ordinarie personal ökas med 6 500 kronor, motsvarande lönen till en biträdande bilinspektör i Eo 18, och samtidigt minskas med 8 000 kronor motsvarande arvodena till de fyra deltidsanställda besiktningsmän, vilka enligt mitt förslag skulle ersättas med fast anställda befattningshavare. I enlighet härmed skulle nu ifrågakvarande anslagspost komma att uppgå till (244 800 + 6 500 — 8 000) 243 300 kronor.

Vid omräkning av nyssnämna båda poster med hänsyn till den allmänna löneregleringen skulle desamma komma att ökas till (380 800 + 211 200) 592 000 kronor respektive (243 300 + 167 300) 410 600 kronor. Anslagsposten till Rörligt tillägg torde böra upptagas till 60 000 kronor. I enlighet härmed skulle avlöningsstaten, beräknad för halvt budgetår, få följande utseende:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	296 000
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	205 300
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	30 000
	Summa kronor 531 300.

3. Statens bilinspektion: Omkostnader.

Utredningen.

Beträffande omkostnaderna för besiktningsorganisationen har utredningen gjort följande beräkningar.

I *omkostnadsstaten* för besiktningstväsendet enligt den av utredningen föreslagna organisationen torde först upptagas ett belopp av förslagsvis 2 000 kronor för sjukvård m. m.

Vad beträffar kostnaderna för reseersättningar kan framhållas, att summan av de tilläggsavgifter, som besiktningmännen uttogo av allmänheten för förrättningar på mottagningsorter utanför stationsort under åren 1938, 1941 och 1944 uppgingo till i runda tal 79 100, 35 200 och 73 700 kronor. Härutöver åtnjöto besiktningmännen ersättning för hållande av egen bil med omkring 900 kronor per man eller sammanlagt i runt tal 50 000 kronor. Även enligt den av utredningen föreslagna organisationen komma besiktningmännen att hålla regelbundna mottagningar utanför sina stationsorter. Resorna till dessa mottagningar torde i stor utsträckning komma att ske med bil. Kostnaderna för resor och traktamenten uppskattar utredningen till förslagsvis 125 000 kronor.

Kostnaderna för expenser synas vara svåra att beräkna, men torde kunna uppskattas till i genomsnitt 2 500 kronor för varje stationsort eller, då stationsorterna, Sveg, Lycksele, Arvidsjaur och Kiruna inräknade, äro 32 stycken, sammanlagt 80 000 kronor. Häri hava icke inräknats kostnader för lokalhyror. Såsom av det föregående framgår kan lokalfrågan lösas på många olika sätt. Innan det klargjorts vilken lösning, som skall väljas på de olika platserna, är det vanskligt att bedöma storleksordningen av hyreskostnaderna. Med ledning av uppgifter, som besiktningmännen lämnat angående vissa utgifter för kontorshyror år 1944 och under beaktande av att hyran bör beräknas även för besiktning- och kontorslokaler i kronans hus, uppskattar emellertid utredningen hyreskostnaderna till omkring 80 000 kronor, motsvarande i genomsnitt 2 500 kronor för varje stationsort. Dessa kostnader torde böra bestridas av statens allmänna fastighetsfond och skola alltså icke inräknas i *omkostnadsstaten*.

I enlighet härmed föreslår utredningen, att för besiktningstväsendet fastställas följande

Omkostnadsstat.

	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i>	2 000
2. Resekostnader, <i>förslagsvis</i>	125 000
3. Expenser, <i>förslagsvis</i>	80 000

Summa kronor 207 000.

Utredningen framhåller vidare, att man förutom förevarande årliga omkostnader måste räkna med vissa kostnader för omorganisationens genomförande, nämligen för anskaffning av möbler, skrivmaskiner och annan utrustning. Utredningen finner ett belopp av 76 300 kronor erforderligt härför. Hänsyn har därvid icke tagits till kostnader för anskaffande av lokaler och vågar.

Yttranden.

Väg och vattenbyggnadsstyrelsen hemställer i sitt utlåtande, att resekostnadsposten uppräknas med 50 000 kronor. Vidare finner styrelsen ytterligare 25 000 kronor erforderliga under budgetåret 1947/48 för att täcka uppstående flyttningskostnader.

Departementschefen.

Därest mottagningar utom stationsorten komma att hållas i den utsträckning och på det antal orter, som jag förutsatt, torde en väsentlig ökning av den av utredningen beräknade anslagsposten till Reseersättningar få ske. Jag föreslår, att posten, i avbidan på närmare erfarenhet, upptages till (125 000 + 55 000) 180 000 kronor för helt år. I övrigt har utredningens beräkning av omkostnadsanslaget icke givit mig anledning till erinran. Statsverkets utgifter för tjänstetecken eller tjänstedräkt torde i förekommande fall få bestridas från expensposten. I anslaget torde lämpligen böra såsom en särskild post inräknas det belopp av 76 300 kronor, som av utredningen beräknats erforderligt för engångskostnader för inventarier och annan utrustning.

För nästa budgetår torde anslaget, med beaktande av att anslagsposterna för de löpande utgifterna skola halveras, böra upptagas till (1 000 + 90 000 + 40 000 + 76 300) 207 300 kronor.

Hemställen.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i blivande personalförteckning för statens bilinspektion uppföra 2 befattningar såsom förste bilinspektör i A 26, 7 sådana befattningar i A 24 samt 38 befattningar såsom bilinspektör i A 22;

2:o) godkänna följande avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas från och med den 1 januari 1948 tills vidare:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	296 000
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	205 300
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	30 000

Summa kronor 531 300;

3:o) under sjätte huvudtiteln å riksstaten för budgetåret 1947/48 anvisa följande *förslagsanslag*, nämligen

till <i>Besiktning av motorfordon</i>	kronor 1 100 000;
till <i>Statens bilinspektion: Avlöningar</i> ..	kronor 531 300;

att avräknas mot automobilskattemedlen; samt

till <i>Statens bilinspektion: Omkostnader</i>	kronor 207 300;
------------------------------------------------	-----------------

att avräknas mot automobilskattemedlen.

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:

Sven G. Karlson.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Inledning	1
Översikt över bilbesiktningstväsensdets nuvarande uppgifter och organisation ...	3
<i>Besiktningmännen</i>	3
<i>Chefsmyndighet</i>	7
Organisationsfrågor	8
<i>Lokal organisation</i>	8
Utredningen	8
Yttranden	20
Det militära besiktningstväsensdets	21
Kompetensproven	22
Distriktsindelningen m. m.	25
Central-, stations- och mottagningsorter. Antalet befattningshavare ..	26
Befattningshavarnas arbetsuppgifter	29
Kompetenskrav, avlöningsfrågor och tjänstebenämningar	30
Departementschefen	34
<i>Chefsmyndighet</i>	40
Utredningen	40
Yttranden	41
Departementschefen	43
<i>Lokaler och utrustning m. m.</i>	44
Utredningen	44
Yttranden	47
Departementschefen	48
Finansiering och uppbörd m. m.	49
Utredningen	49
Yttranden	55
Departementschefen	59
Vissa övergångsanordningar	61
Utredningen	61
Yttranden	62
Departementschefen	63
Anslagsfrågor	64
1. <i>Besiktning av motorfordon</i>	64
2. <i>Statens bilinspektion: Avlöningar</i>	65
Utredningen	65
Departementschefen	66
3. <i>Statens bilinspektion: Omkostnader</i>	66
Utredningen	66
Yttranden	67
Departementschefen	68
Hemställan	68