

Nr 110.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av bilbesiktningsmannainstitutionen m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 37 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1947) föreslagit riksdagen att, i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Besiktning av motorfordon för budgetåret 1947/48 beräkna ett förslagsanslag av 1 100 000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 183, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 mars 1947, föreslagit riksdagen att *dels* 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, *dels* godkänna av departementschefen förordad avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas från och med den 1 januari 1948 tillä vidare, *dels ock* under sjätte huvudtiteln å riksstaten för budgetåret 1947/48 anvisa följande förslagsanslag, nämligen till Besiktning av motorfordon 1 100 000 kronor, till Statens bilinspektion: Avlöningar 531 300 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt till Statens bilinspektion: Omkostnader 207 300 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehäft

dels en inom andra kammaren av herr *Ericsson* i Sörsjön väckt motion (II: 350), vari hemställt, att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte besluta, att därest sådan förrättningsman, inför vilken kompetensprov för erhållande av kör- och trafik kort för motorfordon skall avläggas, visar inkompetens eller försummelse vid fullgörande av sitt uppdrag, detta icke skall medföra indragning av proven på nu befintlig stations- och mottagningsort, utan i stället föranleda ombyte av förrättningsman;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Skoglund* i Umeå *m. fl.* väckt motion (II: 360), vari hemställt, att riksdagen vid besvarandet av förevarande proposition ville besluta att en bilbesiktningsman skall vara stationerad i Skellefteå stad, att Umeå stad skall utgöra centralort för bilbesiktningsverksamheten inom Västerbottens län samt att en uppräknig av de beräknade anslagen måtte ske med hänsyn till de i motionen sålunda gjorda hemställandena.

Beträffande de skäl motionärerna återopat till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna.

Enligt motorfordonsförordningen bestämmer Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. I enlighet härmed har Kungl. Maj:t den 8 december 1944 bestämt, att antalet besiktningsmän 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	Norrbottens »	3
Hallands »	1		
			<u>Summa 59.</u>

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

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, Motåla, 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.

För förrättning, som ankommer på besiktningsman, skall till denne erläggas avgift enligt särskild förrättningstaxa. Av den sammanlagda uppbörden av förrättningsavgifter å tjänsten äger besiktningsmannen tillgodogöra sig arvode enligt särskilda bestämmelser. I vissa fall äger besiktningsman även rätt till annan ersättning än nämnda arvode. Besiktningsman skall själv bestrida med verksamheten förenade kostnader för lokal, städning, bränsle, lyse, telefon, avlöning till kontorsbiträden, skrivmateriel, vissa blanketter, porton m. m.

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

Organisationsfrågor.

Lokal organisation.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 juni 1945 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet samma dag fem sakkunniga 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* — ha den 22 november 1946 avgivit betänkande med förslag till omorganisation av besiktningsväsendet för motorfordon m. m. Över betänkandet ha yttranden avgivits av ett antal myndigheter och sammanslutningar.

Bilbesiktningsutredningen föreslår i fråga om den lokala organisationen, att besiktningsmännen skola inordnas i det allmänna statliga lönesystemet.

I fråga om utredningens förslag i övrigt beträffande den lokala organisationen ävensom de över förslaget i denna del avgivna yttrandena får utskottet hänvisa till propositionen (s. 8—34).

Departementschefen har för sin del funnit bilbesiktningsutredningens förslag ägnat att med vissa jämkningar läggas till grund för en omorganisation av besiktningsmannainstitutionen. Genomförandet härav syntes icke behöva uppskjutas längre än vad som av rent praktiska skäl kunde vara påkallat.

Frågan om en eventuell samordning av den militära besiktningsorganisationen med den civila borde upptagas till behandling först sedan 1945 års trafiksäkerhetskommitté avgivit sitt betänkande, enär önskemålen om ett dylikt sammanförande i främsta rummet vore betingade av trafiksäkerhetsskäl. Departementschefen förutsatte därvid, att kommittén komme att ha sin uppmärksamhet riktad på detta spörsmål.

Beräffande utredningens förslag om organisationens koncentration till vissa centralorter och om antalet mottagningsorter m. m. har departementschefen anfört följande.

En förutsättning för att den nya besiktningsmannaorganisationen 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 uppbörden 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 detalj-

problem, t. ex. rörande antalet mottagningsorter, torde jag få återkomma i det följande.

I förevarande sammanhang har utredningen framlagt förslag om att kör- och trafik kortsprov 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 koncentrationen icke uppvägs det besvär och de ökade kostnader, som härvid på grund av avstånden pålades allmänheten. I några yttranden har t. o. m. ifrågasatts huruvida en koncentration 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 berörda hänseende. Frågan synes mig falla inom området för 1945 års trafiksäkerhetskommittés 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 chefsbesiktningsmännen.

Utredningens förslag om införande av rätt för förrättnings sökande att för kompetensprov eller periodisk efterbesiktning vända sig till besiktningsman 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 trafiksäkerhetskommitté, vilka befara, att ett slopande av distriktsgränserna skulle leda till att en del körkortaspiranter komme att söka sig till sådana besiktningsmän, som fått namn om sig att vara mindre fordrande än andra. För min del anser jag i likhet med bilbesiktningsutredningen 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 besiktningsmännens eller besiktningsmannagruppernas verksamhetsområden. En dylik geografisk uppdelning av arbetet läter 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 bilbesiktningsväsendet skulle enligt utredningens förslag vara följande nio städer, nämligen Malmö, Jönköping, Göteborg, Norrköping, Örebro, Stockholm, Gävle, Sundsvall och Luleå. Därjämte skulle besiktningsmän finnas stationerade även på vissa andra orter i landet. Mottagningsorter utom stationsorten skulle fortfarande förekomma men antalet mottagningsorter väsentligt minskas. Såsom jag tidigare anfört biträder jag i princip

utredningens förslag att besiktningsmannorganisationen så långt praktiskt är möjligt koncentreras till centralorterna. Sålunda bör enligt min mening stationering av besiktningsmän på annan ort än centralort förekomma endast i sådana fall, då förrättningsfrekvensen på orten är tillräckligt stor för att bereda besiktningsmannen full sysselsättning och det kan anses vara av särskild betydelse för allmänheten att ha tillgång till besiktningsman 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 tages till de speciella skäl, som tala för att en särskild besiktningsman avdelas för detta vidsträckt 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 besiktningsmannorganisationens 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 besiktningsmännen 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 besiktningsmännen verksamhet. På grund härav och med hänsyn till den utformning som besiktningsmannorganisationen 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 besiktningsmännen 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. Automobilbesiktningsmännen förening och statsverkens ingenjörförbund ävensom länsstyrelsen i Kalmar län hävda däremot, att civilingenjörsexamen bör införas som formellt kompetenskrav. Såvitt jag kunnat finna omfattar besiktningsmännen 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.

Vad härefter angår besiktningsmännen anställningsförhållanden och lönegradsplaceringar har departementschefen anfört följande.

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 kanslibitråden och 33 kontorsbitråden, samtliga extra ordinarie. Allmänna lönenämnden och flertalet övriga remissmyndigheter ha ej funnit anledning till erinran mot de föreslagna lönegradsplace-

ringarna 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 besiktningsmannatjänst, 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 tjänstebenämningar, 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 tjänstebenämningarna 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 tjänstebenämningen biträdande bilinspektör.

I förevarande proposition har Kungl. Maj:t framlagt förslag angående omorganisation av bilbesiktningsmannainstitutionen m. m. Förslaget är grundat på av särskilda sakkunniga — 1945 års bilbesiktningsutredning — utarbetade förslag.

Utskottet.

Ehuru besiktningsmännen för motorfordon förordnas av Kungl. Maj:t och fullgöra en statlig kontrolluppgift, äro de icke att betrakta såsom stats-tjänstemän i vanlig mening. Ersättning till dem utgår på sådant sätt, att de äga tillgodogöra sig viss del av de avgifter, som för olika slag av förrättningar upptagas av allmänheten och vilka i övrigt av besiktningsmännen redovisas till statsverket. Besiktningsmännen hava att själva bestrida kontors- och övriga omkostnader. De äga icke rätt till pension, utan det har förutsatts att de med anlåtande av sin inkomst av avgiftsuppbörden skola kunna själva ordna sin ålderdomsförsörjning och pensioneringen av sina efterlevande.

I de av Kungl. Maj:t givna direktiven för berörda utredning har uttalats, att bilbesiktningsmännens arbetsuppgifter till sin karaktär framstå såsom statliga funktioner, att från bilbesiktningsmännens sida framförts önskemål om att vinna fastare anställningsförhållanden, ävensom att nuvarande avlöningssystem även för bilbesiktningsmännens chefsmyndighet — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — samt för allmänheten innebär vissa olägenheter. I sistnämnda hänseende har bland annat framhållits, att besiktningsmännen i regel icke kunnat påläggas uppgifter, för vilka de genom sin verksamhet och erfarenhet äro särskilt lämpade, därest ersättning icke kan uttagas av allmänheten. Vidare har framhållits, att någon skyldighet för besiktningsmännen att anskaffa särskild kontorslokal eller att anställa biträdespersonal icke föreligger. En omprövning av besiktningsmannainstitutionens ställning och uppgifter har därför ansetts böra ske i syfte att utröna den lämpligaste organisationsformen och att avväga anställningsformer och ersättningsgrunder på ett ur såväl personalens som det allmännas synpunkter tillfredsställande sätt.

Utskottet finner de anförda synpunkterna för en omprövning av besiktningsmannainstitutionen bärande. Den nuvarande organisationen torde sålunda enligt utskottets mening med hänsyn till motortrafikens utveckling icke vara tillfyllest vare sig ur bilbesiktningsmännens eller det allmännas synpunkter.

1945 års bilbesiktningsutredning har vid lösningen av organisationsfrågan utgått från den huvudprincipen, att besiktningsmännen skola inordnas i det statliga lönesystemet. Departementschefen har — under hänvisning till att några egentliga invändningar icke framkommit i remissyttrandena — funnit de sakkunnigas förslag, för vilket i det föregående lämnats en sammanfattande redogörelse, vara ägnat att med vissa jämkningar läggas till grund för omorganisationen. Även utskottet finner angivna princip i och för sig riktig.

De sakkunnigas förslag har emellertid ur andra synpunkter syns utskottet vara behäftat med vissa svagheter, vilka de av departementschefen förordade jämkningarna icke helt eliminerat. Härtill kommer, att åtskilliga organisationen berörande spörsmål tills vidare lämnats öppna. Utskottet vill i sistnämnda avseende erinra om att de sakkunniga själva framhållit den svårighet, som föreligger därigenom att besiktningsmännens arbetsuppgifter icke äro slutgiltigt bestämda, i det att såväl 1944 års trafikförfattnings-sakkunniga som 1945 års trafiksäkerhetskommitté förväntas komma att föreslå delvis nya bestämmelser beträffande besiktningsmännens verksamhet. Frågan om den militära besiktningsmannainstitutionens bibehållande bör enligt departementschefens mening upptagas till behandling först sedan trafiksäkerhetskommittén avgivit sitt betänkande. Till frågan huruvida enligt de sakkunnigas förslag körkorts- och trafik-kortsprov må avläggas endast på ett begränsat antal orter, där trafikens art och täthet kan anses skapa förutsättningar för körning under olika trafikförhållanden, har departementschefen förklarat sig icke vara beredd taga definitiv ställning, då jämväl denna fråga

berördes av trafiksäkerhetskommitténs utredningsuppdrag. Även beträffande personalbehovet inom den föreslagna organisationen har i avbidan på närmare erfarenheter med ett definitivt ställningstagande ansetts böra anstå; i följd därav har organisationens anslagspost till avlöningar till icke-ordinarie personal föreslagits skola givas förslagsanslags karaktär. Frågan om huru tillsynen över bilbesiktningstväsandet bör ordnas har ansetts böra upptagas till slutlig prövning först sedan trafiksäkerhetskommittén avgivit sitt betänkande. Frågan om ersättning till bilbesiktningmännen för hållande av bil har departementschefen förklarat sig icke utan ytterligare överväganden kunna taga ställning till. Slutligen har spørsmålet i vad mån avgifterna för registrering och kompetensprövningar böra tillföras automobilskattemedlens specialbudget ansetts böra avgöras först framdeles.

Enligt utskottets mening hade det varit önskvärt att frågan om omorganisationen av bilbesiktningstväsandet kunnat prövas utan att så många och i vissa avseenden väsentliga spørsmål måst lämnas olösta. När utskottet likväl ansett sig böra — ehuru med vissa rekommendationer, som framgå av det följande — tillstyrka det framlagda förslaget, har detta skett i medvetande om att förslaget i vissa delar måste betraktas såsom ett provisorium, vilket under hänsynstagande till erfarenheter, vunna vid organisationens uppbyggande, måhända inom en snar framtid kan behöva revideras.

Beträffande de olika under förevarande avsnitt av propositionen berörda detaljerna får utskottet framhålla följande.

En förutsättning för att den nya organisationen skall kunna utformas på ett lämpligt sätt är att arbetsmängden blir någorlunda jämnt fördelad mellan olika besiktningmän. En sådan utjämning ha de sakkunniga ansett kunna ernås om besiktningmännen i större utsträckning få gemensam stationsort och tjänstelokal. Med hänsyn härtill ha de sakkunniga ansett organisationen böra koncentreras till vissa central- och stationsorter, i samband varmed antalet nuvarande stations- eller mottagningsorter skulle komma att väsentligt minska. Departementschefen åter har — under framhållande jämväl av att i samband med begränsningen av antalet mottagningsorter möjligheten att avlägga kör- och trafikshortsprov skulle komma att lokalt begränsas — ansett sig böra förorda, att i avbidan å resultatet av trafiksäkerhetskommitténs utredningsuppdrag några större förändringar på förevarande område icke böra företagas, ävensom att det skall få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom tillsynsmyndighet att pröva och avgöra i vad mån kravet på kompetensprovets tillförlitlighet bör ge anledning till indragning av möjligheten att avlägga prov på nuvarande stations- eller mottagningsorter. Departementschefen synes härmed hava avsett rekommendera närmast att antalet mottagningsorter ökas mera väsentligt utöver vad de sakkunniga förutsatt. Utskottet finner detta önskvärt och anser att därvid icke endast bör tagas hänsyn till ortens lämplighet för avläggande av kompetensprov utan jämväl till allmänhetens berättigade krav på att utan alltför tidskrävande och ekonomiskt betungande resor beredas tillfälle anlita besiktning sinstitutionen. Överhuvud taget anser utskottet att ett tillgodoseende av önskemålet om en

ur ekonomiska och organisatoriska synpunkter lämplig koncentration av bilbesiktningssmannaväsendet icke bör drivas så långt, att allmänhetens berättigade krav bli eftersatta.

I motionen II: 350 har yrkats, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 183 måtte besluta, att därest sådan förrättningsman, inför vilken kompetensprov för erhållande av kör- och trafik kort för motorfordon skall avläggas, visar inkompetens eller försummelse vid fullgörande av sitt uppdrag, detta icke skall medföra indragning av proven på nu befintlig stations- och mottagningsort utan i stället föranleda ombyte av förrättningsman.

Utskottet anser visserligen icke att departementschefens uttalanden kunna giva stöd åt den uppfattningen, att en indragning av stations- eller mottagningsort skall kunna föranledas av olämplighet hos den å orten fungerande besiktningssmannen. Utskottet finner sig emellertid för undanröjande av missförstånd böra uttala som sin mening, att en indragning av stations- eller mottagningsort på i motionen angiven grund icke bör ifrågakomma.

I motionen II: 360 har hemställts, att riksdagen måtte besluta att en besiktningssman skall vara stationerad i Skellefteå och att Umeå skall utgöra centralort för besiktningssverksamheten inom Västerbottens län. Till utskottet ha vidare från industriföretag, droskägare, omnibusägare och lasttrafikbilägare uttalats önskemål i det av motionärerna angivna syftet. I motionen framförda skäl för en utökning av antalet centralorter och stationerande i Skellefteå av en bilbesiktningssman finner utskottet vara beaktansvärda. I det föregående har utskottet givit till känna sin uppfattning, att det nu framlagda organisationsförslaget i vissa hänseenden måste anses vara av provisorisk karaktär, särskilt med avseende å antalet och placeringen av stations- och mottagningsorterna. Detta gäller icke minst förhållandena i övre Norrland, där de långa avstånden enligt utskottets mening måste tillmätas avgörande betydelse. Utskottet är med hänsyn till svårigheterna att överblicka konsekvenserna icke berett att nu tillstyrka motionen. Utskottet anser emellertid att Kungl. Maj:t bör ägna frågan fortsatt särskild uppmärksamhet och vill i anslutning härtill peka på den möjlighet som enligt Kungl. Maj:ts förslag skall förefinnas att med anlitan av den förslagsvis beräknade anslagsposten till icke-ordinarie personal tillgodose behovet av ytterligare arbetskraft inom den nya organisationen.

Kungl. Maj:ts förslag innebär, att för statens bilinspektion i enlighet med de sakkunnigas förslag skola inrättas följande ordinarie befattningar, nämligen två befattningar för förste bilinspektör i A 26, sju befattningar för förste bilinspektör i A 24 samt 38 befattningar för bilinspektör i A 22. Såsom departementschefen framhållit ha allmänna lönenämnden och flertalet övriga remissmyndigheter ej funnit anledning till erinran mot den föreslagna lönegradsplaceringen. Vid uppvaktning inför utskottet ha representanter för bilbesiktningssmännen framfört önskemål bland annat om en inplacering i högre lönegrad (A 27 för besiktningssmännen och motsvarande högre lönegradsplacering för besiktningssman i chefsställning) ävensom att ersättning

med 900 kronor för år skall beredas besiktningsman för hållande av bil. Utskottet finner för sin del — under hänvisning till den enligt Kungl. Maj:ts förslag föreliggande möjligheten att inplacera de besiktningsmän, som enligt nuvarande ordning under ett flertal år haft högre nettoinkomster än som följa av en inplacering i lägsta löneklassen av respektive lönegrader, i högre löneklass än den lägsta för lönegraden gällande — skäl icke vara förebragta för ett frångående av Kungl. Maj:ts förslag.

Vad departementschefen anfört och föreslagit i fråga om löneställningen för bilbesiktningsassistenterna har icke givit utskottet anledning till erinran.

Vad härefter angår löneställningen för biträdespersonalen ha de sakkunniga förordat, att denna personal i avbidan på närmare erfarenheter bör anställas såsom extra ordinarie kansli- och kontorsbiträden. Departementschefen har häremot icke haft annat att erinra än att löneställningen bör bestämmas i enlighet med de i 1947 års statsverksproposition förordade grunderna för reglering av befordringsgången för biträdespersonal. Vad sålunda förslagits har i princip icke föranlett utskottet till erinran. Emellertid har utskottet vid uppvaktning från personalhåll uppmärksamgjorts på fall, då en tillämpning av angivna princip skulle för tjänstemän, som sedan en lång tid varit verksamma inom den nuvarande besiktningsmannorganisationen, komma att vid anställning inom den nya organisationen innebära en avsevärd avlöningsminskning. Utskottet vill för sin del förorda, att Kungl. Maj:t ägnar frågan om löneställningen för dylik befattningshavare särskild uppmärksamhet och att, därest skäl finnas föreligga att övergångsvis bereda befattningshavare bättre löneställning än den, som enligt Kungl. Maj:ts förslag kan ifrågakomma för flertalet biträden, en dylik förbättrad löneställning även medges.

Vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran.

Chefsmyndighet.

Utredningen utgår i sitt betänkande från att besiktningsmännen liksom hittills skola vara underställda en central chefsmyndighet. Ur organisatorisk synpunkt har det syntts utredningen naturligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förbliver chefsmyndighet för besiktningsväsendet med i stort sett samma uppgifter som nu (s. 40 och 41).

Departementschefen har i förevarande sammanhang anfört följande.

Bilbesiktningsutredningen har diskuterat frågan, huruvida anledning förelåge att i samband med omorganisationen överflytta tillsynen över bilbesiktningsväsendet 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 bilbesiktningsmännen 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 besiktningsväsendet. 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 bilbesiktningsutredningen föreslagit, nämligen genom att, å tider då besiktningsväsendet kräver mindre personal, besiktningsmän inkallas till tjänstgöring hos styrelsen.

Vad angår den i förevarande sammanhang aktuella frågan om länsstyrelsernas medverkan vid handläggningen av bilbesiktningsväsendets 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.

Utskottet.

Under återopandande av vad utskottet ovan anfört under avsnittet lokal organisation får utskottet här framhålla, att utskottet icke har något att erinra mot vad departementschefen under nu förevarande avsnitt anfört och förordat.

Lokaler och utrustning m. m.

Beträffande utredningens förslag och däröver avgivna yttranden får utskottet hänvisa till propositionen (s. 44—48).

Departementschefen har anfört följande.

Av byggnadsstyrelsens utlåtande synes framgå att det i allmänhet skall bliva 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. Hithörande spörsmål, vilka icke synas påkalla något ställningstagande i nu förevarande sammanhang, torde böra bli 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.

Utskottet.

Vad departementschefen under förevarande avsnitt anfört har icke givit utskottet anledning till erinran.

Finansiering och uppbörd m. m.

Beträffande utredningens förslag i fråga om finansiering och uppbörd även som över förslaget avgivna utlåtanden får utskottet hänvisa till propositionen (s. 49—59).

Departementschefen har härutinnan gjort följande uttalande.

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 alternativen 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 postgirokonto.

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 förskottsinsbetalning på postgiro har inväntats att ett sådant system vore obekvämt för allmänheten och att det krävde en radikal förenkling av förrättningsstaxan, innebärande vissa icke önskvärda konsekvenser med avseende på kostnadsfördelningen mellan olika förrättningssökande.

Den ojämförligt enklaste formen för uppbörden är onekligen, att besiktningsavgifterna uttagas i form av höjd fordonsskatt. För egen del anser jag detta alternativ vara att föredraga. Den invändning som gjorts mot detsamma 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 besiktningsavgifternas slopande skulle medföra någon mera allvarlig risk för en opåkallad ökning av besiktningsmännens 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 bilbesiktningsmannaorganisationen avräknas mot automobilskattemedlen. Till belysande av den ekonomiska innebörden av detta förslag må nämnas att besiktningsavgifterna åren 1938 och 1939 inbringade 690 934 kronor respektive 668 391 kronor.

Avgifterna för registrering och för kompetensprövningarna torde däremot böra bibehållas. Vad angår uppbörden av de senare avgifterna har jag funnit övervägande skäl tala för att arbetet därmed fortfarande får ankomma på besiktningsmannaorganisationen, därvid i huvudsak samma uppbördssystem som nu gäller torde böra tillämpas. I vad mån, såsom statskontoret föreslagit, ifrågavarande avgifter böra tillföras automobilskattemedlens specialbud-

get synes få avgöras först i samband med fastställandet av riksstaten för nästa budgetår.

Vid den prövning, som bilbesiktningens utredningen i enlighet med sitt uppdrag underkastat förrättningstaxan för besiktningarna för motorfordon, har utredningen funnit de nu utgående avgifterna för kompetensprövningarna för låga i förhållande till avgifterna för besiktning av motorfordon, om hänsyn togs 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 trafikkort 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 tillägsbelopp 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 årsuppbörden av kör- och trafikavgifterna från 600 000 kronor till 900 000 kronor, räknat i runda tal.

De nu föreslagna ändringarna i fråga om ersättning för besiktningens 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 besiktningensman, skall erläggas avgift enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Därest i det föregående föreslaget sätt att finansiera besiktningensväsendet icke föranleder erinran från riksdagens sida, torde Kungl. Maj:t få förordna om erforderlig ändring av ifrågakommande 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 besiktningensmannainstitutionen i 8 § motorfordonsförordningen böra erhålla en något ändrad utformning. Därest i enlighet med mitt förslag rätt anses böra införas för förrättnings-sökande att vända sig till besiktningensman 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.

Utskottet.

För närvarande finansieras bilbesiktningensväsendet genom förrättningsavgifter, som upptagas av besiktningensmännen. Nu föreslås, att avgifterna för kompetensproven skola bibehållas och att arbetet med uppbörden av dessa avgifter alltjämt skall ankomma på besiktningensmannainstitutionen. Häremot har utskottet icke något att erinra. För övriga på besiktningensmännen ankommande göromål åter — besiktningar och andra fordonsundersökningar — skola enligt förslaget avgifter icke längre uttagas i samband med förrättning. En viss oklarhet synes utskottet föreligga hur dessa besiktningenskostnader skola finansieras. Å ena sidan framhåller departementschefen, att den ojämförligt enklaste formen för uppbörden av besiktningensavgifterna onekligen är den, att avgifterna uttagas i form av höjd fordonskatt, varför

detta alternativ anses vara att föredraga framför andra — uppbörd genom besiktningsmännen, genom länsstyrelserna i samband med registreringsförfarandet eller genom inbetalande i förskott över postgiro. Å andra sidan har departementschefen, då en översyn av automobilskattens avvägning torde komma att ske inom en icke alltför avlägsen framtid, ansett betänkligheter möta att nu ändra gällande skattesatser för att täcka det jämförelsevis ringa medelsbehov, varom här är fråga. Följden har blivit att avgifterna för besiktningarna tills vidare slopats och att kostnaderna för bilbesiktningsman-naorganisationen — i den mån de icke täckas av avgifter för kompetensprov — måste bestridas inom ramen för nuvarande automobilskattemedel. Utskottet finner väl skäl tala för att besiktningsmännen i möjligaste mån befrias från bestyret med uppbörd av förrättningsavgifter. Emellertid bör framhållas, att även enligt det nu framlagda förslaget vissa avgifter skola inlevereras till statsverket via besiktningsmännen, varför principen om deras befrielse icke helt kunnat genomföras. Vidare må framhållas att, såsom ock departementschefen erinrat, vissa invändningar rests mot systemet att uttaga besiktningsavgifterna genom höjd fordonsskatt. Utskottet är för sin del icke övertygat om att den nu ifrågasatta lösningen är den ur olika synpunkter lämpligaste. Utskottet, som uppfattat det framlagda förslaget såsom ett provisorium i avbidan på översynen av automobilskattens avvägning, förutsätter att här avsedda spörsmål av Kungl. Maj:t ägnas fortsatt uppmärksamhet.

Vad departementschefen förordat i fråga om höjda avgifter för kompetensprov och ändring av vissa författningsbestämmelser har icke givit utskottet anledning till erinran.

Vissa övergångsanordningar.

Departementschefen har anfört följande.

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 bestämmes till den 1 januari 1948.

I likhet med utredningen anser jag skäligt, 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 nettoinkomster, 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 ifrågavarande 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.

Utskottet.

Beträffande löneställningen för vissa nu hos bilbesiktningsmännen anställda biträden, som kunna komma att övergå i statstjänst, har utskottet här ovan uttalat sig. Vad departementschefen i övrigt anfört och förordat under nu förevarande avsnitt har icke föranlett till någon erinran från utskottets sida.

Anslagsfrågor.

Den nya bilbesiktningsorganisationen föreslås benämnd statens bilinspektion. För ändamålet föreslås ett avlönings- och ett omkostnadsanslag, benämnda Statens bilinspektion: Avlöningar respektive Statens bilinspektion: Omkostnader. Anslagen föreslås avräknade mot automobilskattemedlen. Därjämte skulle också ett förslagsanslag med den nuvarande benämningen Besiktning av motorfordon 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 komme att redovisas och bokföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkenskaper efter årsskiftet 1947/48, borde nu ifrågavarande anslag beräknas till ett belopp, motsvarande i stort sett ett helt års utgifter.

Besiktning av motorfordon. Anslaget, som endast skulle få användas för utgifter, hänförliga till den nuvarande bilbesiktningsmannorganisationen, föreslås upptaget till oförändrat belopp, 1 100 000 kronor.

Statens bilinspektion: Avlöningar. Avlöningsstaten föreslås upptaga en anslagspost till avlöningar till ordinarie tjänstemän å förslagsvis 296 000 kronor, en anslagspost till avlöningar till icke-ordinarie personal å förslagsvis 205 300 kronor samt en anslagspost till rörligt tillägg å förslagsvis 30 000 kronor. Anslaget skulle sålunda uppföras med 531 300 kronor. Anslaget har beräknats allenast för halvt budgetår i enlighet med den föreslagna tidpunkten för den nya organisationens ikraftträdande. Hänsyn har jämväl tagits till den allmänna löneregleringen.

Statens bilinspektion: Omkostnader. Under detta anslag, som likaledes avser halvt budgetår, har beräknats 1 000 kronor till sjukvård m. m., 90 000 kronor till resekostnader, 40 000 kronor till expenser samt 76 300 kronor till engångskostnader för inventarier och annan utrustning.

Från expensposten skulle bestridas bland annat statsverkets utgifter för tjänstetecken eller tjänstedräft i förekommande fall. Anslaget skulle alltså upptagas till 207 300 kronor.

Mot beräkningarna av medelsbehovet för nästa budgetår har utskottet *Utskottet.* icke något att erinra.

Hemställan.

Under åberopande av vad utskottet här ovan anfört får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) 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;

b) 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;

c) för budgetåret 1947/48 under sjätte huvudtiteln anvisa följande förslagsanslag nämligen

till *Besiktning av motorfordon* 1 100 000 kronor;

till *Statens bilinspektion: Avlöningar* 531 300 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

till *Statens bilinspektion: Omkostnader* 207 300 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

II. att motionen II: 350 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört;

III. att motionen II: 360, i den mån den icke kan anses besvarad med vad utskottet ovan anfört, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 maj 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Lindström, Larsson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Heiding, Mannerskantz, fröken Andersson, herrar Berling, Albertsson, Gustaf Emil Andersson och Hesselbom; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Eriksson i Stockholm, Svensson i Grönvik, Ward, Malmborg i Skövde, Falla, Andersson i Malmö, Rubbestad, Mårtensson, Lindholm, Åkerström och Severin i Stockholm.
