

Nr B 18

Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss utredning rörande återkommande säkerhetsbesiktning av bilar.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr B 149 i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* samt nr B 244 i andra kammaren av herr *Nelander m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära att Kungl. Maj:t i samråd med Sveriges Bilprovvningsnämnd och statens bilinspektion utreder frågan om införandet av återkommande säkerhetsbesiktning av bilar enligt de i motionen framförda riktlinjerna».

En redogörelse för innehållet i motionerna lämnas i det följande.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statspolisintendenten. Därjämte har på utskottets begäran yttrande över motionerna avgivits av Sveriges bilprovvningsnämnd.

Gällande bestämmelser om kontroll över motordrivna fordon och släpfordon, m. m.

Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon sker dels vid registrering och dels vid löpande kontroll. Bestämmelser härom finns i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* och i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

Bestämmelserna om registrering är i huvudsak följande.

Hos länsstyrelse skall föras *bilregister* och *bilreservregister*. Motorfordon, traktorer, som är försedda med gummihjul eller med band, samt släpfordon skall upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister. Fordon, som är upptaget i bilregister, benämnes *registrerat*. Fordon, upptaget i bilreservregister, benämnes *reservregistrerat*. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat. Släpfordon må dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat.

Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet, *registreringsbesiktning*, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda *besiktningsinstrument*.

Tillverkare här i riket av motorfordon, traktorer eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade, *typbesiktning*. Därest motorfordon, traktor eller släpfordon enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka är att hänföra till fordonets utstyrelse och icke förändrar dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dylikt intyg, *typintyg*, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

Fordon skall registreras hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin *hemort*. Ansökan om registrering av fordon skall göras skriftligen och vara åtföljd av bl. a. vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg.

Har registrerat fordon efter utfärdande av besiktningsinstrument undergått sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg skall fordonet inom tre veckor från det ändringen skedde inställas inför besiktningsmannen för ny registreringsbesiktning.

För den löpande kontrollen av motordrivna fordon och släpfordon finnes stadgat bl. a. följande.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet hos besiktningsman till kontrollbesiktning. Då besiktning eller annan undersökning av motordrivet fordon eller släpfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet, *körförbud*.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, *flygande inspektion*. Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit av-

hjälp och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Befinnes fordonet vara bristfälligt, dock i mindre omfattning än nyss nämnts, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran anses icke vara till fyllest, förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning eller, om de anmärkta bristfälligheterna finnes vara av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att inom angiven tid genom intyg av polisman eller reparatör eller eljest på tillförlitligt sätt för förrättningsmannen styrka, att bristfälligheterna blivit avhjälpta.

Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes besiktningsinstrument eller typintyg. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda intyg härom.

Några regler om periodiskt återkommande kontrollbesiktning av fordon i allmänhet finns inte. I fråga om vissa grupper av fordon har dock en skärpt kontroll föreskrivits. Sålunda skall vissa utryckningsfordon (brandbilar och ambulanser), fordon, som användes för övningskörning i körskola eller som drives med acetylen- eller gengas, så ock fordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran (huvudsakligen droskbilar och bussar) inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning. Vidare gäller, att fordon, som användes i uthyrningsrörelse, skall inställas för kontrollbesiktning inom 6 månader efter närmast föregående besiktning.

1953 års trafiksäkerhetsutredning

1953 års trafiksäkerhetsutredning framhöll i sitt betänkande »Trafiksäkerhet II» (SOU 1957:18), att det ur trafiksäkerhetssynpunkt vore berättigat att låta samtliga motorfordon med vissa regelbundna mellanrum bli föremål för en kontrollbesiktning. Då den befintliga besiktningsorganisationen emellertid icke på långt när hade vare sig de personella eller materiella resurserna för en så vidlyftig fordonskontroll, ansåg sig utredningen icke böra framlägga ett så långt gående förslag. Då det gällde att få till stånd en förbättrad fordonskontroll, som med minsta möjliga arbetsökning för besiktningsorganisationen skulle kunna ge största möjliga utbyte ur trafiksäkerhetssynpunkt, framstode det enligt utredningen ur många synpunkter såsom ändamålsenligt, att kontrollen anknyter till den tidpunkt, då ett fordon byter ägare. Utredningen föreslog därför att vägtrafikförordningen skulle kompletteras med ett stadgande av innehåll, att därest motorfordon bytt ägare till följd av köp, byte eller gåva, till den anmälan eller den ansökan, som med anledning därav ingives, skall fogas ett inom 3 månader före förvärvet utfärdat intyg att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet

skick. Denna skyldighet skulle dock gälla endast i fråga om fordon, som byter ägare sedan 5 år förflutit efter utgången av det år, som på besiktningssinstrumentet antecknats såsom fordonets modellår.

Vid remissbehandlingen av betänkandet tillstyrktes förslaget om återkommande kontrollbesiktning i de flesta yttrandena, och i åtskilliga fall uttalades önskemål om skärpning av de föreslagna bestämmelserna. I en del yttranden gavs dock uttryck för betänksamhet mot förslaget med hänsyn till besiktningssmannaanorganisationens begränsade personalresurser.

Den på trafiksäkerhetsutredningens nyssnämnda betänkande grundade *propositionen nr 69* till 1958 års A-riksdag med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. upptog icke utredningens förslag till kontrollbesiktning av äldre fordon. *Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund*, anförde härom bl. a. följande.

Det är utan tvekan en brist i trafiklagstiftningen, att någon allmän föreskrift icke finnes om skyldighet att låta äldre motorfordon undergå periodisk *kontrollbesiktning*. Utredningens förslag att sådan skyldighet skall föreskrivas beträffande äldre fordon, som blir föremål för överlåtelse, är ur denna synpunkt välbetänkt.

Emellertid har den starka ansvällningen av bilparken och kanske framför allt den stora mängden ansökningar om körkort under senare år ställt besiktningssmannaanorganisationen inför en arbetsbörda, som det blivit allt svårare att bemästra. Införandet av besiktningstvång för de avsevärda kategorier äldre bilar, som åsyftas med utredningens förslag, medför ytterligare arbetsuppgifter, som organisationen icke kan ombesörja utan att allvarligt eftersätta sina övriga, lika viktiga åligganden. Det torde icke vara möjligt att med bibehållande av lämpliga kompetenskrav få till stånd en personalökning av den omfattning, som erfordras för att hålla befattningshavarnas göromål på en rimlig nivå och samtidigt genomföra den av utredningen förordade reformen.

Av nu anförda skäl anser jag att den av utredningen förordade reformen tyvärr måste få tills vidare anstå.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 anförde *andra lagutskottet* bl. a. följande.

Utskottet har ingen som helst anledning att ifrågasätta riktigheten av antagandet att resurserna för närvarande icke är tillräckliga för en mera betydande utvidgning av kontrollbesiktningsskyldigheten. Bilinspektionens ansträngda arbetsläge har i flera sammanhang omvitnats. Från denna utgångspunkt delar utskottet alltså departementschefens uppfattning att ett genomförande av den av utredningen förordade reformen tills vidare måste anstå. Emellertid finner utskottet angeläget framhålla nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtages för en förstärkning av bilinspektionens resurser, så att genomförandet av välbetänkta reformer i stil med den föreslagna icke onödigtvis skjutes på framtiden.

Motionerna

I motionerna berörs inledningsvis 1953 års trafiksäkerhetsutrednings ovan refererade förslag om kontrollbesiktning av motorfordon i samband med överlåtelse. Därefter heter det:

Utan tvekan framstår det som synnerligen önskvärt, att kontinuerlig kontrollbesiktning av motorfordon kommer till stånd, då det har visat sig, att flertalet av fordonen är behäftade med fel, som kan äventyra trafiksäkerheten. Sådan besiktning kan antingen ske med viss tidsintervall eller efter visst antal körda mil. Motionärerna har tagit del av MHF:s statistik från cirka 20 000 fordonstestningar under 1957. Därav framgår att endast 18 % av de testade bilarna var helt utan anmärkning. 52 % av bilarna hade mer eller mindre allvarliga fel på framvagnslager, parallellstagsändar, styrsnäcka och dylika ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga detaljer. 58 % av de testade bilarna hade ett eller annat fel på strålkastarna, vanligast för svagt helljus. Inte mindre än 22 % av bilarna hade bländande halvljus.

Vid motsvarande testningar gjorda av andra motororganisationer har tendensen varit densamma. Då man får räkna med att det endast är de noggranna bilförarna, som frivilligt kommer till en biltest, torde procenten felaktiga bilar på vägarna vara större. De vårdslösa och nonchalanta bilförarna bryr sig naturligtvis inte om att självmant låta testa sina fordon.

Efter att ha refererat det ovan citerade departementschefsuttalandet i proposition nr 69 till 1958 års A-riksdag fortsätter motionärerna:

Motionärerna, som är helt eniga med departementschefen om önskvärdheten av periodisk kontrollbesiktning av motorfordon, har undersökt vilka möjligheter, som finns för att få besiktning utförd på ett betryggande sätt utanför bilinspektionen. Det har därvid framkommit att representanter för såväl konsumenter som den kommersiella bilhandeln och bilverkstäderna bildat Sveriges Bilprovvningsnämnd. Denna nämnd, som är ett objektivt institut, är sammansatt av representanter för motororganisationerna — MHF, M och KAK — Stockholms Handelskammare, Sveriges Automobilhandlareförbund och Bilverkstädernas Riksförbund.

Nämndens uppgift kommer att vara att följa verksamheten vid befintliga testanstalter, granska instrumentutrustningen och i övrigt tjäna som tillsynsmyndighet. Vidare skall nämnden utarbeta protokoll och kontrollera att all testning av fordon vid de olika anstalterna sker på ett objektivt sätt. En klar avgränsning har eftersträfvats mellan den verksamhet som f. n. bedrivs av statens bilinspektion och den som skall äga rum i det nya organets regi.

Redan nu finns flera testanstalter, som har fullgod utrustning för att kunna genomföra såväl enklare trafiksäkerhetstestningar som mera avancerade testningar av motorfordon. Också flera av de till Bilverkstädernas Riksförbund anslutna verkstäderna förfogar över för testning erforderlig utrustning.

Motionärerna anser, att de nämnda testanstalterna och bilverkstäderna under översyn av Sveriges Bilprovvningsnämnd är kapabla att utföra kontinuerlig fordonstestning på protokoll, som fastställts i samråd mellan kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Sveriges Bilprovvningsnämnd. Dessa protokoll, som ifylles vid testningen, skulle förslagsvis utbytas på polisstation mot något märke att fastsätta t. ex. på en av bilens sidorutor.

För statsverkets del innebär förslaget ingen kostnad. I stället vill vi föreslå att en besiktningsavgift av ca 10 kronor uttages av bilägaren. Gjorda erfarenheter visar att denna avgift kommer att täcka kostnaderna.

Remissyttrandena

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför:

Såsom motionärerna framhållit är åtskilliga av de motorfordon, som är i trafik, behäftade med felaktigheter, ofta av en karaktär som kan medföra risker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta bekräftas exempelvis av de kontroller, som verkstälts av statspolisen. Förhållandena på fordonssidan är således ej tillfredsställande, särskilt ej i fråga om äldre fordon.

Kontrollen över fordonens tillstånd är i Sverige fördelad på statens bilinspektion och polisen. Bilinspektionen utför de besiktningar (registrerings- och typbesiktningar samt kontrollbesiktningar) som är föreskrivna i vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig automobiltrafik, ävensom flygande inspektion, det sistnämnda dock på grund av personalbrist i ringa omfattning. Den löpande kontrollen över fordonens tillstånd åvilar i huvudsak polisen (statspolis och kommunal polis) genom flygande inspektion. Denna utföres av personal, som särskilt utbildats för ändamålet och fått länsstyrelsens förordnande därtill.

Avsikten med den flygande inspektionen har varit, att fordonsägaren skulle bli nödsakad att räkna med möjligheten att bli utsatt för flygande inspektion och därigenom finna det förenligt med egen fördel att hålla fordonet i godtagbart skick. Otvivelaktigt verkar polisens kontroll i denna riktning, men antalet polismän sysselsatta med flygande inspektion är alltför ringa för att fullgod effekt skall uppnås. Från statspolisen har inhämtats, att antalet fordon, undersökta vid statspolisens flygande inspektion under 1957, uppgick till omkring 83 000. Någon statistik över det antal fordon, som undersökts av kommunal polis, finnes ej, men uppskattas detta till hälften av det som statspolisen redovisat erhålles ett sammanlagt antal av omkring 125 000 fordon. Eftersom totala antalet motorfordon i landet uppgår till omkring 1 300 000, drabbas i medeltal endast var tionde fordon av en undersökning per år, eller med andra ord uttryckt: föraren behöver räkna med att råka ut för flygande inspektion endast en gång vart tionde år. Denna frekvens är alltför ringa för att någon fullgod effekt skall erhållas.

För att ernå en bättre fordonskontroll kan två vägar väljas: antingen en ökning av den stickprovsmässiga kontrollen genom utbyggnad av polisens kontrollverksamhet eller också införande av en i författning fastställd, periodiskt återkommande besiktning. En kombination av de båda kontrollformerna kan även tänkas.

Antalet motorfordon i vårt land uppgår för närvarande till omkring 1,3 miljoner, därav 950 000 personbilar, 120 000 lastbilar, 8 000 bussar och 250 000 motorcyklar. Av dessa torde uppskattningsvis 500 000 vara äldre än fem år. Därest en periodisk kontrollbesiktning skulle införas för fordon äldre än fem år, vilket föreslagits från flera håll, kommer antalet kontrollbesiktningar per år att ökas med 400 000—500 000. Detta är 6 å 7 gånger så många kontrollbesiktningar som utfördes vid bilinspektionen under 1957. Även om antalet reduceras genom val av annat gränsvärde för fordonets ålder eller kontroll-

besiktningar med längre mellanrum framstår dock som klart att införandet av periodiska kontrollbesiktningar medför en sådan mängd förrättningar att ingen nu existerande organisation är beredd att utföra dem.

Därest arbetet därmed skulle läggas på bilinspektionen krävs en väsentlig utbyggnad av densamma. Så exempelvis skulle en ökning av arbetet med 500 000 kontrollbesiktningar per år kräva en utökning av besiktningsmännens antal av storleksordningen 80—90 man. Det bör emellertid observeras, att arbetet i så fall bör kunna organiseras på annat sätt än det hittillsvarande och att tillskottet i arbetskraft till stor del bör kunna bestå av lägre teknisk personal. En sådan utveckling skulle enligt styrelsens mening vara värdefull även ur andra synpunkter.

I föreliggande motioner har emellertid ifrågasatts att kontrollen skulle anförtros testanstalter och verkstäder utanför statens bilinspektion. Antalet testanstalter är för närvarande ringa. Så vitt styrelsen erfarit finns fyra anstalter i Stockholm, en i Göteborg och en i Hälsingborg. Detta antal är givetvis helt otillräckligt för den ifrågasatta kontrollen. Ej heller torde tillräckligt antal verkstäder vara rustade därför. En väsentlig utbyggnad av resurserna blir således erforderlig även i detta fall. Därtill kommer att även den personal, som skall omhänderha kontrollen, måste specialutbildas. Inte minst måste stor vikt läggas vid att denna personal har personlig lämplighet och goda kunskaper i författningarna och de närmare bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som utfärdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så att effektiv kontroll av fordonens utrustning m. m. kan utövas.

Styrelsen hyser emellertid starka betänkligheter mot att överlåta kontroll av ifrågavarande slag till de privata verkstäderna. Även om objektiviteten hos det föreslagna kontrollorganet ej bör ifrågasättas, torde det dock i praktiken bli omöjligt att förebygga att kontrollen påverkas av det ömtåliga förhållandet mellan kontrollorganet—verkstaden och fordonsägaren—kunden. Den noggranna verkstaden kan riskera beskyllningar för kitslighet och strävan att skaffa arbete till verkstaden genom opåkallade underkännanden, medan den verkstad som ser genom fingrarna med felen kan påräkna flera kunder. Det kan enligt styrelsens mening ej vara en riktig princip att överlåta kontrollen till organ, som ej står fristående från vinstintresset.

Ytterligare en omständighet talar emot förslaget. De verkstäder, som kan komma i fråga för kontroll, ägs ofta av bilfirmor med viss märkesrepresentation och de åtager sig ej reparationer av fordon av andra fabrikat. Att sådana verkstäder skulle besiktiga fordon av andra fabrikat än det som firman representerar och som säljes av konkurrenter måste medföra uppenbara nackdelar.

Motionärerna har föreslagit, att en besiktningsavgift av ca 10 kronor skall uttagas av bilägaren för täckande av kontrollorganets kostnader. Bortsett från att denna avgift icke torde vara tillräcklig för att täcka verkstadens kostnader strider förfarandet mot den av riksdagen antagna principen, att ersättning för de besiktningar, som fordonet skall undergå, är inräknad i fordonskatten och att besiktningarna därför ej skall vara avgiftsbelagda. Att låta verkstäderna få gottgörelse för kontrollbesiktningarna genom anslag av automobilskattemedel torde vara uteslutet. Det kan framhållas att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid flera tillfällen diskuterat att hos Kungl. Maj:t föreslå återinförande av avgifter för besiktningar för att underlätta utbyggnaden av bilinspektionen och dess förseende med lämpliga besiktningshallar. Styrel-

sen har emellertid avstått därifrån med hänsyn till den ovan nämnda principen.

Styrelsen har därför kommit till den bestämda uppfattningen, att kontrollbesiktningar av det slag motionärerna avsett och vilka är av stor betydelse för trafiksäkerheten bör utföras av statens bilinspektion, som således bör utbyggas för ändamålet. Utbyggnaden till den omfattning som slutligt krävs behöver dock ej ske på en gång. Kontrollbesiktningstvänet kan införas successivt. Lämpligt är att börja med den kontrollbesiktning vid ägarebyte som föreslagits av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. I så fall torde behovet av personalförstärkning vid bilinspektionen för detta ändamål stanna vid omkring 15 man.

Statspolisintendenten yttrar:

De nuvarande reglerna om fordonskontroll äro otillfredsställande. Sedan ett fordon en gång registrerats kan det i allmänhet få framföras hur lång tid som helst utan att krav reses på kontrollbesiktning. Vid fordonsundersökningar verkställda av statens trafiksäkerhetsråd 1952 och 1954 framkom att ett betydande antal av de undersökta bilarna icke voro i tillfredsställande skick.

I samband med den flygande inspektion, som utövas av statspolisen, anträffas årligen ett betydande antal fordon, som icke äro tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. År 1957 anträffades sålunda 66 606 bristfälliga fordon. I icke mindre än 1 987 fall voro bristfälligheterna av så allvarlig beskaffenhet att körförbud gavs. I 16 991 fall utfärdades föreläggande om kontrollbesiktning. Kontroll genom polisman, reparatör eller dylikt föreskrevs beträffande 25 927 fordon. I 21 701 fall gavs påpekanden eller erinringar. För att hinna med så många fordon som möjligt har statspolisen vid vissa tillfällen begränsat fordonsundersökningen till vissa för trafiksäkerheten viktiga detaljer. I maj och juli 1958 företogs således undersökningar begränsade till att avse fordonens bromsanordningar. Kontrollen genomfördes under tiden 12—14 maj och 8—9 juli av halva antalet statspolisavdelningar och under tiden 19—21 maj och 10—11 juli av de återstående avdelningarna. Sammanlagt undersöktes 15 310 fordon. Beträffande 4 250 av dessa konstaterades felaktigheter å bromsarna i större eller mindre grad. För 64 av dessa utfärdades körförbud och beträffande 1 118 fordon föreläggande om kontrollbesiktning. I 1 767 fall ålades vederbörande att uppvisa fordonet för polisman. Påpekanden och erinringar ägde rum beträffande 1 301 fordon. De anförda siffrorna synes ytterligare framhäva behovet av skärpta bestämmelser angående periodiskt återkommande kontrollbesiktning.

Då en besiktning i den omfattning som föreslagits av 1953 års trafiksäkerhetsutredning av flera olika anledningar icke ansetts kunna läggas på bilinspektionen är det ur trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att pröva andra möjligheter för åstadkommande utav en tillfredsställande fordonskontroll. Jag tillstyrker därför den i motionerna upptagna hemställan om utredning av frågan om införande av en återkommande besiktning utanför bilinspektionen. Motionärerna ha begränsat sin hemställan till att avse bilar men enligt mitt förmenande synes det vara angeläget att i detta sammanhang även frågan om återkommande besiktning av motorcyklar upptages.

Sveriges bilprovsningsnämnd anför i sitt yttrande:

Såsom motionärerna framhållit har en efter hand av bl. a. motororganisationer utvecklad trafiksäkerhetskontroll av bilar visat att en överraskande stor procent av dessa äro behäftade med ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga fel. Sådana fel kunna förekomma jämväl i fråga om relativt nya bilar, speciellt i fall där fordonet i samband med det första utnyttjandet varit utsatt för allvarligare trafikolycka. Statspolisens efter hand intensifierade kontrollverksamhet har enligt uppgift givit motsvarande erfarenheter. Nämnda erfarenheter bekräfta sålunda i princip riktigheten av de idéer som i den här aktuella angelägenheten framfördes av 1953 års trafiksäkerhetsutredning i dess betänkande »Trafiksäkerhet II».

Det kan vidare konstateras att intresset för regelmässig kontroll av motorfordon synes ha ökat över praktiskt taget hela världen. I länder där man ej redan på basis av en tidigt införd lagstiftning haft obligatorisk årlig efterkontroll har man på olika vägar tagit upp frågan om regelbunden efterkontroll av motorfordon till debatt och redan på en del håll löst densamma, även om det hittills i vissa fall rör sig om försöksverksamhet.

Man torde också i vårt land numera allmänt ha kommit till en uppfattning i denna fråga som väl motsvaras av från motororganisationerna framförda synpunkter.

Bilprovsningsnämnden, som emellertid alltjämt befinner sig i organisationsstadiet, har tillkommit som en nödvändig och självklar konsekvens av förenämnda förhållanden och räknar med att bli en samlande institution på ifrågakvarande område.

Nämnden vågar därför konstatera att den redan i princip representerar motorismens allmänna konsumentintressen och kommersiella sådana i sin strävan att principiellt ta ledningen för och samordna den bilprovsningsverksamhet som nu befinner sig under stark utveckling.

Den bilprovsningsverksamhet på neutral eller privat bas som redan bedrivits och på sistone snabbt börjat utvecklas ej minst på bilhandels- och bilverkstadssektorn bygger på ett genomgående positivt intresse för trafiksäkerhetsfrågan. Härtill kommer att en dylik verksamhet ur bilkonsumentens synpunkt torde bli ytterst välgörande och i stort sett eliminera de risker för misslyckade köp av begagnade bilar som med hittillsvarande marknadsstruktur ej varit sällsynta i vårt land.

I det föregående omnämnd provningskapacitet, disponerad av motororganisationer, kollektivt av bilfirmor och bilverkstäder och slutligen av bilföretag individuellt är redan nu förhållandevis stor tack vare investeringar i modern utrustning och en god organisation med utnyttjande av fullgod och yrkeskunnig arbetskraft med erfarenhet från bilverkstadsbranschen. Med reservation för att ifrågakommande uppgifter måste på ett lämpligt sätt fördelas i tiden skulle sålunda redan nu den tillgängliga kapaciteten kunna i stort sett lösa de uppgifter som skulle följa av en efterkontroll av de äldsta objekten. Det slår vidare helt klart att ifrågakvarande kapacitet mycket snabbt vid behov kan utvecklas enbart genom insats av mer mänsklig arbetskraft, arbete i skift etc.

I kostnadsfrågan biträdades tankegången att det föreslagna systemet ej medför någon direkt kostnad för statsverket med reservation för att representanter för ur trafiksäkerhetsarbetet berörda myndigheter givetvis höra kostnads-

fritt ställas till disposition för den samverkan med här avsedda krafter och de insatser i övrigt som befinnas erforderliga. Nämnden finner däremot icke lämpligt att på detta stadium diskutera någon precisering av besiktningssavgiften i annan mån än att densamma skall hållas så låg som möjligt. Det synes nödvändigt att före slutlig diskussion härav fastställa grundprogram för trafiksäkerhetskontrollen i fråga, en av bilprovningssamfundens redan upptagna förstahandsuppgifter.

Nämnden tillstyrker en utredning i syfte att införa säkerhetsbesiktning av bilar enligt de motionsvis framförda riktlinjerna samt av sekundära organisatoriska, tekniska och ekonomiska frågor under medverkan av statens bilinspektion och företrädare för inom nämnden samlade intressen.

Utskottet

I föreliggande motioner föreslås att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär, att Kungl. Maj:t i samråd med Sveriges bilprovningssamfund och statens bilinspektion utreder frågan om införande av återkommande säkerhetsbesiktning av bilar enligt i motionerna framförda riktlinjer. Motionärerna tänker sig — när bilinspektionens resurser visat sig otillräckliga för en utvidgad kontrollbesiktning — möjligheten av att kontrollbesiktning utföres utanför bilinspektionen. Besiktningen skulle därvid under översyn av bilprovningssamfundens ombesörjas av på privat initiativ upprättade testanstalter och av bilverkstäder efter riktlinjer som fastställts i samråd mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och nämnden.

Med anledning av motionärernas förslag vill utskottet erinra om att 1953 års trafiksäkerhetsutredning i sitt förra året avlämnade betänkande, »Trafiksäkerhet II», framhöll, att många av de fordon, som trafikerar våra vägar, icke befunne sig i det skick, som kunde anses tillfredsställande ur trafiksäkerhetspunkt och att det i och för sig hade varit berättigat att föreskriva kontrollbesiktning med regelbundna tidsmellanrum av samtliga motorfordon. Med hänsyn till föreliggande personella och materiella resurser begränsade sig emellertid utredningen till att föreslå, att den som förvärvat motorfordon genom köp, byte eller gåva skulle i samband med vederbörlig anmälan eller ansökan till registreringsmyndigheten i anledning av förvärvet förete intyg om att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits i föreskrivet skick, dock att sådant intyg icke skulle krävas vid förvärv inom fem år från utgången av det år, som betecknats som fordonets modellår. I den på ifrågakommande utredning i stora delar grundade propositionen nr 69 till innevarande års A-riksdag med förslag till vissa ändringar i trafikförfattningarna förklarade föredragande departementschefen, att det utan tvekan vore en brist i trafiklagstiftningen, att någon allmän föreskrift icke finnes om skyldighet att låta

äldre fordon undergå periodisk kontrollbesiktning. Med hänsyn till besiktningssmannaanorganisationens redan stora arbetsbörda och med beaktande av att det inte syntes möjligt att med bibehållande av lämpliga kompetenskrav få till stånd en personalökning av den omfattning, som erfordrades för att hålla befattningshavarnas göromål på en rimlig nivå och samtidigt genomföra den av utredningen förordade reformen, fann departementschefen emellertid att reformen tills vidare finge anstå. I sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 20, i anledning av propositionen betonade andra lagutskottet nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtoges för en förstärkning av bilinspektionens resurser, så att genomförandet av välbetänkta reformer i stil med den av utredningen föreslagna icke onödigtvis skötes på framtiden.

Såsom framgår av det ovan anförda har frågan om återkommande kontrollbesiktning av bilar nyligen gjorts till föremål för utredning och ingående överväganden. Målsättningen har därvid varit en utökad besiktning inom bilinspektionens ram. Utskottet, som i tidigare sammanhang framhållit värdet ur trafiksäkerhetssynpunkt av återkommande kontrollbesiktning av äldre fordon, är alltså av den meningen, att man i första hand bör sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kan klara de ökade uppgifter, som följer av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Svårigheterna när det gäller att successivt bygga ut bilinspektionen i erforderlig omfattning torde icke heller vara oöverstigliga. Att i dagens läge överväga att överföra en del av ansvaret för besiktningarna till Sveriges bilprovsningsnämnd finner utskottet — som i sammanhanget vill framhålla att nämnden ännu befinner sig i organisationsstadiet — däremot föga realistiskt redan med hänsyn därtill, att erfarenhet av nämndens verksamhet ännu saknas. Utskottet vill därutöver anförda, att utskottet finner de betänkligheter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt ovan återgivna remissyttrande rest mot att i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer överföra besiktningens verksamhet till enskilda organ, beaktansvärda och välgående. Mot bakgrunden av vad sålunda anförts kan utskottet icke tillstyrka en utredning av det slag motionärerna förordat.

Utskottet hemställer,

att förevarande motioner, I: B 149 och II: B 244, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 november 1958

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Mannerskantz, Edström och Eric Carlsson*;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, fröken Wetterström*, herr Odhe, fröken Höjer, herrar Johansson i Södertälje, Sundelin* och Gustavsson i Alvesta*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Sunne* och *Edström* samt fröken *Höjer*, vilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande ändrade lydelse:

I föreliggande — — — lika med utskottet — — — och nämnden.

Med anledning — — — lika med utskottet — — — på framtiden.

Motionerna har av utskottet remitterats till statspolisintendenten för yttrande, vilket ovan citerats i väsentliga delar. Av detta framgår, att ett stort antal motorfordon i riket ur trafiksäkerhetssynpunkt är i otillfredsställande skick. Statspolisintendenten tillstyrker främst på denna grund att den av motionärerna begärda utredningen kommer till stånd.

Motionerna har vidare remitterats till Sveriges bilprovvningsnämnd för yttrande. Denna har därvid meddelat, att den alltjämt befinner sig i organisationsstadiet men att den vågar konstatera, att den redan i princip representerar motorismens allmänna konsumtionsintressen och kommersiella sådana i sin strävan att principiellt ta ledningen för och samordna den bilprovvningsverksamhet, som nu befinner sig under stark utveckling. Den konstaterar, att intresset för regelmässig kontroll av motorfordon synes ha ökat över praktiskt taget hela världen. I länder, där man ej redan på basis av en tidigt införd lagstiftning har obligatorisk årlig efterkontroll, har man på olika vägar tagit upp frågan om regelbunden efterkontroll av motorfordon till debatt och på sina håll löst densamma. Även bilprovvningsnämnden tillstyrker en utredning enligt de motionsvis framförda riktlinjerna.

I anslutning till det sålunda anförda samt utskottets tidigare ovan citerade yttrande till proposition nr 69 vid innevarande års A-riksdag vill utskottet understryka angelägenheten av att obligatorisk kontrollbesiktning av äldre motorfordon snarast kommer till stånd. Utskottet är alltjämt av den mening, att man i första hand bör eftersträva en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kan klara de ökade uppgifter, som följer av att ytterligare besiktningsskyldigheter införes. Svårigheterna när det gäller att successivt utbygga bilinspektionen i erforderlig utsträckning torde ej vara oöverstigliga.

I dagens läge kan emellertid övervägas att överföra en del av ansvaret för

besiktningarna till Sveriges bilprovningsnämnd under förutsättning att garantier skapas, att även på så sätt utförda besiktningar blir fullt pålitliga och opartiska samt kommer att utföras i god samordning med och under kontroll av bilinspektionen.

Andra vägar kan även tänkas och bör utredas. Utskottet tillstyrker därför, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsam förutsättningslös utredning i frågan om återkommande säkerhetsbesiktning av äldre motorfordon, i första hand bilar.

Med hänvisning till det anförda hemställs,

att riksdagen med anledning av motionerna I: B 149 och II: B 244 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära att Kungl. Maj:t måtte tillsätta en skyndsam utredning av frågan om införande av återkommande säkerhetsbesiktning av bilar.