

Nr 5

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skyldighet att vid försäljning av begagnad bil förete protokoll över testning rörande bilens beskaffenhet.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 326 i första kammaren av herrar *Franzén* och *Carlsson, Georg*, samt nr 398 i andra kammaren av herrar *Elmwall* och *Vigelsbo*.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag angående skyldighet att vid försäljning av begagnad bil förete protokoll över testning av bilens beskaffenhet i enlighet med motionens syfte».

En redogörelse för innehållet i motionerna lämnas i det följande.

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 utstyrsel 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 avhjälpt 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 er-

inran 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.

Historik

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 besiktningsinstrumentet antecknats såsom fordonets modellår.

Vid remissbehandlingen av betänkandet tillstyrktes förslaget om återkom-

mande 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 belänksamhet mot förslaget med hänsyn till besiktningsmannaorganisationens begränsade personalresurser.

1958 års A-riksdag. 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 om 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 välbetänt.

Emellertid har den starka ansvällningen av bilparken och kanske framför allt den stora mängden ansökningar om körkort under senare år ställt besiktningsmannaorganisationen inför en arbetsbörda, som det blivit allt svårare att bemästra. Införandet av besiktningsstävning 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 kontrollbesiktningskyldigheten. Bilinspektionens ansträngda arbetsläge har i flera sammanhang omvittnats. 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.

1958 års B-riksdag. Delvis samma syfte som de nu förevarande motionerna hade de vid 1958 års B-riksdag väckta likalydande *motionerna I: 149 och II: 244*. Motionärerna önskade utredning av frågan om återkommande säkerhetsbesiktning av bilar. De hänförde sig till det nyss återgivna yttrandet av

föredragande departementschefen i proposition nr 69 till 1958 års A-riksdag och förordade, att säkerhetsbesiktningarna — i stället för att utföras inom bilinspektionen — skulle utföras av testanstalter och bilverkstäder med erforderlig utrustning, allt under överinseende av Sveriges bilprovningsnämnd, ett nybildat organ sammansatt av representanter för Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Kungliga automobilklubben, Stockholms handelskammare, Sveriges automobilhandlareförbund och Bilverkstädernas riksförbund.

I yttrande över motionerna anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bl. a. följande.

Styrelsen hyser — — — 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.

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. Kontrollbesiktningstvånget 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.

Statpolisintendenten tillstyrkte i yttrande motionärernas hemställan med det tillägget, att den önskade utredningen borde avse även återkommande besiktning av motorcyklar. I yttrandet anfördes vidare:

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 vik-

tiga 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.

Även *Sveriges bilprovsningsnämnd* tillstyrkte motionärernas hemställan.

Andra lagutskottet redogjorde i sitt utlåtande (nr B 18) för behandlingen vid 1958 års A-riksdag av trafiksäkerhetsutredningens förslag och fortsatte:

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 mening, 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 besiktningskyldighet infördes. Svårigheterna när det gäller att successivt bygga ut bilinspektionen i erforderlig omfattning torde icke heller vara oöverstigligen. 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 besiktningsverksamheten till enskilda organ, beaktansvärda och välgående. Mot bakgrunden av vad sålunda anförts kan utskottet icke tillstyrka en utredning av det slag motionärerna förordat.

Riksdagen godkände utskottets avstyrkande utlåtande.

Motionerna

I motionerna framhålls inledningsvis, att handeln med begagnade bilar fått allt större omfattning och att flertalet av de personer, som köper begagnad bil, icke har sådan erfarenhet, som ger dem möjlighet att bedöma bilens skick. Vidare anføres, att många köpare icke ansett sig ha råd att kosta på reparationer, som krävs för att bilen skall bli trafiksäker, och att därför en begagnad bil ofta utgör en fara i trafiken även för andra trafikanter. Motionärerna fortsätter:

Det synes oss nödvändigt, att effektivare möjligheter till kontroll skapas i fråga om beskaflenheten hos begagnade bilar, som utbjudes till salu. Köpa-

ren behöver sakkunnig hjälp för bedömning av bilens beskaffenhet. Myn-digheterna behöver ett instrument, som vid registreringsförfarandet ger klart besked om bilens tillstånd. Dessa syften skulle kunna tillgodoses, om läns-styrelse ägde att auktorisera kända och erkända bilfirmor som biltestare. Testningsprotokoll från sådan auktoriserad bilfirma skulle företes vid för-säljning av begagnad bil till kännedom för köparen om bilens beskaffenhet och medfölja till länsstyrelse vid registreringsförfarandet. Skyldighet att förete sådant testningsprotokoll skulle föreligga inte enbart för bilfirmor utan för envar, som bjuder ut en begagnad bil till försäljning.

Den invändningen kan göras, att sådan testningsskyldighet icke bör gälla beträffande obetydligt begagnad bil. Men det förekommer ofta, att obetydligt begagnade bilar utbjudes till försäljning av den anledningen, att de blivit krockskadade, i vilket fall risker finns för dolda svagheter hos bilen. Test-ning av obetydligt begagnad bil bör i allmänhet icke bli så kostsam. Lämp-ligt kan vara att kräva, att alla bilar, som körts mer än t. ex. 500 mil, testas, innan de utbjudes till försäljning. Men avvägningen härav bör närmare prövas.

En sådan obligatorisk testning av begagnade bilar, som vi förordar, skulle vara av stor betydelse för den bilköpande allmänheten, och samtidigt skulle härmed vinnas större säkerhet i den alltmer ökande trafiken.

Utskottet

Motionärerna begär en utredning angående skyldighet för säljare av be-gagnad bil att förete protokoll över testning rörande bilens beskaffenhet. Av motiveringen till deras hemställan framgår, att de åsyftar dels ekonomiskt skydd för mindre erfarna köpare av begagnade bilar, dels ökad trafiksäker-het genom att handeln med icke trafiksäkra bilar skulle försvåras.

Mot otillbörliga förfaranden av säljare utgör stadgandena i strafflagen om straff för bedrägeri och andra oredlighetsbrott skydd i viss utsträckning. Där straff kan komma i fråga och i vidsträckt omfattning även i andra si-tuationer kan köpare vinna rättelse med stöd av civilrättsliga regler om åter-gång av köp samt om skadestånd m. m. Däremot torde icke finnas några föreskrifter, som syftar till att bereda köpare ekonomiskt skydd på sätt lik-nande det som motionärerna avser. Att införa särskilda bestämmelser med syfte att skapa sådant skydd för bilköpare bör enligt utskottets mening icke komma i fråga. Den som ämnar köpa en begagnad bil har för övrigt goda möjligheter att på eget initiativ förvärva kännedom om bilens beskaffenhet.

Från trafiksäkerhetssynpunkt är kontrollbesiktning av begagnade bilar utan tvivel av stort värde. Då utskottet vid B- riksdagen år 1958 behandlade motioner med delvis likartat syfte, uttalade sig utskottet för att man i första hand borde sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions re-surser, att inspektionen kunde klara de ökade uppgifter, som skulle följa av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Utskottet är fortfarande av denna uppfattning; att överlåta säkerhetsbesiktningar till privata testan-stalter och bilverkstäder, vilkas objektivitet kunde komma att sättas i fråga, måste vara förenat med bestämda olägenheter. Utskottet kan sålunda in-

stämman i de betänkligheter mot en sådan ordning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i sitt ovan citerade yttrande till utskottet vid 1958 års B-riksdag.

En viss upprustning av bilinspektionen har föreslagits i årets statsverksproposition. Denna upprustning kommer visserligen icke i och för sig att sätta bilinspektionen i stånd att bemästra de arbetsuppgifter ett införande av obligatoriska kontrollbesiktningar av begagnade bilar skulle medföra. Vid behandlingen av förslag till vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen vid 1958 års A-riksdag uttalade sig emellertid, såsom framgår av den föregående redogörelsen, både föredragande departementschefen och utskottet för obligatorisk återkommande kontrollbesiktning av begagnade bilar, och med hänsyn därtill kan antagas, att Kungl. Maj:t kommer att förelägga riksdagen förslag i ämnet så snart omständigheterna medgiver.

Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att motionerna I: 326 och II: 398 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 februari 1959

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel E. Svensson och Sunne, fru Gärda Svenson, herr Mannerskantz, fru Hamrin-Thorell samt herr Magnusson*;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Lundberg och Odhe, fröken Höjer samt herrar Fredriksson, Rimmerfors, Gustavsson i Alvesta och Hamilton.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av fru *Gärda Svenson* och herr *Gustavsson* i Alvesta, vilka ansett, att utskottet bort yttra:

Motionärerna begär — — — (lika med utskottet) — — — skulle försvåras.

Mot otillbörliga förfaranden av säljare utgör stadgandena i strafflagen om straff för bedrägeri och andra oredlighetsbrott skydd i viss utsträckning. När straff kan komma i fråga och i någon omfattning även i andra situationer kan köpare vinna rättelse med stöd av civilrättsliga regler om återgång

av köp samt om skadestånd m. m. Alltför ofta blir emellertid det skydd som rättsordningen ger verkningslöst, antingen på grund av bevissvårigheter eller emedan säljaren saknar utmättningsbara tillgångar. Särskilt med hänsyn till att de som köper begagnade bilar mestadels är personer i blygsam ekonomisk ställning är det därför nödvändigt, att samhället erbjuder ett effektivare skydd. Obligatorisk testning vid överlåtelse av begagnade bilar torde utgöra ett sådant.

Sådan testning är uppenbarligen av stort värde även från trafiksäkerhets-synpunkt.

Då utskottet vid B-riksdagen år 1958 behandlade motioner med delvis likartat syfte, uttalade sig utskottet för att man i första hand borde sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kunde klara de ökade uppgifter, som skulle följa av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Emellertid saknas för närvarande, enligt vad årets statsverksproposition ger vid handen, förutsättningar för en sådan förstärkning. Av vikt är därför, att man i stället får till stånd en uppbyggnad av privata testanstalter. En sådan uppbyggnad pågår för närvarande, och det torde inom nära framtid visa sig, om anstalterna vinner sådant allmänt förtroende, som en offentlig auktorisation förutsätter.

Åtskilliga frågor av ekonomisk, teknisk och juridisk art torde aktualiseras i samband med övervägandena att genomföra en ordning sådan som den av motionärerna föreslagna.

Av betydelse är, efter vilka grunder gränsen mellan testningspliktiga och icke testningspliktiga fordon skall dragas. En metod är att, såsom förordats i motionerna, bestämma gränsen efter fordonets körsträcka, en annan att, i likhet med 1953 års trafiksäkerhetsutredning, låta fordonets ålder vara avgörande. Av ekonomiska och andra skäl kan det visa sig lämpligt att i större utsträckning än motionärerna förordat undantaga förhållandevis nya bilar från testningsskyldigheten.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 326 och II: 398 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående skyldighet att vid försäljning av begagnad bil förete protokoll över testning av bilens beskaffenhet i enlighet med vad utskottet ovan anför.