

Nr 54

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående körkortsprov m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft fyra inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna nr 268 i första kammaren av herr *Berg, Gunnar, m. fl.* och nr 246 i andra kammaren av herr *Lindkvist m. fl.* angående körkortsprov, samt

2) de likalydande motionerna nr 275 i första kammaren av herr *Holmqvist* och nr 245 i andra kammaren av fru *Holmqvist* angående rätt för bilskolor att utfärda kompetensbevis för körkort.

Motionsyrkandena

I *motionerna I: 268* och *II: 246* föreslås, »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning *dels* rörande möjligheterna att införa obligatorisk testning vid bilskola av såväl körkortsaspiranter, vilka genomgått privatundervisning, som körkortsinnehavare vilka önskar genomgå prov för erhållande av trafik kort, *dels* rörande möjligheterna att överföra till de auktoriserade bilskolorna den körkortsprövning som nu handhas av bilinspektionen.»

I *motionerna I: 275* och *II: 245* hemställas, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att frågan om rätt för bilskolor att meddela kompetensbevis för körkort måtte utredas varvid även bilinspektionens uppgifter som tillsynsmyndighet prövas.»

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till *motionerna I: 268* och *I: 275*.

Över *motionerna* har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Yttranden har därjämte på utskottets begäran avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Sveriges bilskolors riksförbund.

Gällande bestämmelser m. m.

Enligt föreskrift i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* får motorfordon och — med vissa undantag — med gummihjul försedd traktor föras endast av den, som genom körkort är berättigad att föra fordonet. För

tjänstgöring som förare av automobil i yrkesmässig trafik — d. v. s. sådan trafik i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran — erfordras särskilt tillstånd, trafik-kort. Krav på sådant tillstånd skall successivt genomföras även för dem, som har till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller utryckningsfordon.

Den som önskar erhålla körkort skall undergå förarprov som regel inför besiktningsman. Provet omfattar en praktisk och en teoretisk del och är be-träffande den sistnämnda såväl muntligt som skriftligt. Som besiktnings-män fungerar de vid statens bilinspektion knutna förste bilinspektörerna, bilinspektörerna och andra befattningshavare, som väg- och vattenbygg-nadsstyrelsen förordnar därtill. Har sökanden avlagt godkänt förarprov, skall den som anställt provet meddela honom bevis därom, kompetens-bevis. Efter ansökan åtföljd av kompetensbevis och vissa andra handlingar utfärdar därefter vederbörande länsstyrelse efter föreskriven prövning kör-kortet. Liknande regler gäller för erhållande av trafikkort.

Den som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med mo-torfordon får utan hinder av att han icke innehar körkort föra sådant for-don vid övningskörning under vissa angivna förutsättningar. Övningskör-ning behöver icke äga rum i körskola men sker vanligen i sådan.

För bedrivande av körskola kräves tillstånd av länsstyrelsen. Vid skolan skall finnas en för dess utbildningsarbete ansvarig föreståndare och om så erfordras med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet en eller flera lärare med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning. För uppsikt över övningskörning må ock finnas särskilda instruktörer. Så-väl föreståndare som lärare och instruktör skall vara godkänd för uppdra-get av länsstyrelsen. Sådant godkännande förutsätter prov inför besiktnings-man.

Undervisningen i körskola skall bedrivas i enlighet med kursplaner, som jämte närmare anvisningar utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid undervisningen skall därjämte användas lärobok, som godkänts av sty-relsen. Innehavaren av körskolan skall årligen insända redogörelse till läns-styrelsen för undervisningen under nästföregående år omfattande bland an-nat uppgifter angående antal elever, avlagda körkortsprov och anställda vid skolan. Kontroll över skolorna utövas genom inspektion av besiktningsman. Sådan inspektion skall ske om möjligt minst en gång årligen. Skolorna är dessutom underkastade den tillsyn i övrigt varom länsstyrelsen förordnar.

Av ett av *statens pris- och kartellnämnd* i augusti 1961 avgivet betänkan-de »Körskolornas verksamhet» framgår, att det våren 1961 fanns 791 kör-skolor, som hade länsstyrelsens tillstånd att bedriva körundervisning, varav flertalet var organiserade i Sveriges bilskolors riksförbund. I genomsnitt sysselsatte en bilskola ungefär fyra personer, varav en föreståndare och två instruktörer. Antalet prov inför besiktningsman för erhållande av kör-

kort uppgick år 1960 till 156 000. Av dessa körkortsaspiranter hade 95 procent erhållit sin utbildning i körskolor och 5 procent privatutbildats. Av samtliga prov underkändes närmare en femtedel. Andelen underkända prov varierade starkt mellan olika orter. Sålunda underkändes mellan 20 och 25 procent av körproven i exempelvis Stockholm och Göteborg, medan andelen icke godkända prov i Östergötlands, Kopparbergs och Örebro län stannade vid 9—11 procent. Bland de körkortsaspiranter, som var privatutbildade, var andelen underkända prov 35 procent i medeltal för hela landet.

Historik m. m.

Skyldighet att inför besiktningssman avlägga förarprov infördes redan i den första *förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906* och har därefter överförts i de författningar som successivt ersatt denna 1916, 1923, 1930, 1936 och 1951. Samtidigt har bestämmelser tillkommit i syfte att förbättra förarutbildningen. Senast så skedde var 1958 då i *proposition nr 69* föreslogs de nuvarande reglerna om undervisning i körskola efter av myndighet utfärdade kursplaner och med användande av särskild lärobok samt om intensifierad inspektion av körskolornas verksamhet. Samtidigt utökades förarprovet med muntligt förhör. Genom dessa föreskrifter har bilinspektionens arbetsuppgifter blivit väsentligt utvidgade, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under senare år hemställt om personalförstärkning vid bilinspektionen. I motiveringen för sin senaste hemställan, intagen i *statsverkspropositionen till årets riksdag*, anförde styrelsen:

Arbetsförhållandena vid statens bilinspektion är inte tillfredsställande med nuvarande personalstyrka. Pressen på besiktningmännen från den förrättningsökande allmänheten och bilskolorna blir allt starkare. Detta gäller inte endast under våren och försommaren, som tidigare var toppbelastningstider, utan snart sagt året runt. Landets bilskolor måste i många fall arbeta under synnerligen svåra förhållanden, då färdigutbildade elever inte inom rimlig tid kan beredas plats för uppkörning. Nya elever avskräcks dessutom att påbörja körkortsutbildning. Bilskolorna torde även i många fall vara nödsakade att avvisa nya elever enbart därför att tid för uppkörning inte kan påräknas inom rimlig tid. De nuvarande långa väntetiderna kan vidare medföra stora ekonomiska avbräck för fordonsägarna. Lastbilar och fordonskombinationer kan få stå outnyttjade veckotal i avvaktan på registrerings- eller ombesiktning. Bilinspektionen ställs här inför ständiga avvägningsproblem beträffande personalinsatsen för körkort och trafikort resp. besiktningar.

Att verksamheten vid bilinspektionen dock kunnat upprätthållas utan rent katastrofala konsekvenser för den förrättningsökande allmänheten beror i första hand på att vissa i och för sig mycket viktiga arbetsuppgifter av icke löpande natur fått åsidosättas helt eller delvis. Sålunda har exempelvis inspektionen av körskolor, som framhållits såsom en betydelsefull uppgift i trafiksäkerhetsarbetet, inte kunnat utföras i önskvärd omfattning. Någon avmattning i belastningen är heller inte skönjbar.

1† *Bihang till riksdagens protokoll 1961. 9 saml. 2 avd. Nr 54*

Styrelsen hemställde därför om inrättandet av ytterligare tolv bilinspektörstjänster. I enlighet med departementschefens förslag beslöt riksdagen (*statsutskottets utlåtande nr 6 år 1961*) om utökandet av bilinspektionens personal med ytterligare fem bilinspektörer.

Motionerna

I *motionerna I: 268* och *II: 246* pekas på den långa väntetid, som uppstått för körkortsaspiranter innan de får avlägga förarprov, beroende på besiktningsmännens arbetsbörda. De konstaterar att ett förarprov, som icke godkänts, belastar besiktningsmannens arbetstid till ingen nytta och anser till följd därav att antalet underkännanden måste nedbringas. Då kuggningsprocenten är störst bland dem som privatutbildats och dem som söker trafik kort bör enligt motionärerna för dessa föreskrivas någon form av förberedande testning, omfattande ett mindre antal lektionstimmar, verkställd vid bilskola. — Vidare föreslår de att frågan huruvida bilskolorna skall kunna anförtros uppgiften att omhänderha körkortsaspiranternas avslutande prov företages till utredning.

Sistnämnda yrkande återkommer i *motionerna I: 275* och *II: 245*, i vilka motionärerna efter att ha redogjort för körskoleutbildningens utveckling anför bl. a.:

Redan under nu rådande förhållanden torde åtminstone mera erfarna föreståndare och lärare ha minst lika goda förutsättningar som besiktningsmännen att bedöma körskickligheten hos körkortsaspiranterna. Bilskolornas lärare har därtill — vilket är av avgörande betydelse — möjlighet att under relativt lång tid följa körkortsaspiranternas utveckling och avge ett rättvisande omdöme om när de kan anses kompetenta att tilldelas körkort. Den för undervisningen ansvarige får med nuvarande ordning intyga att eleven anses färdig för körkortsprovet, men det är besiktningsmannen som vid provet slutligt avgör om körskickligheten kan anses räcka för tilldelning av körkort. Ogynnsamma betingelser under de merendels få minuter som ägnas aspiranten kan leda till att även den mest välutbildade elev blir underkänd. — — —

Den utveckling som bilskoleundervisningen numera nått gör det enligt min mening möjligt att ifrågasätta om inte körkortsprovningen vid bilinspektionen bör slopas och bilskolorna få rätt att utfärda bevis på kompetens för körkort. Inspektionens uppgifter på förevarande område bör i så fall företrädesvis bli att som tillsynsmyndighet över skolorna vaka över att utbildningen bedrivs på ändamålsenligt sätt och att eleverna föres fram till önskvärd kunskapsnivå innan kompetensbevis utfärdas. Det förhållandet att flertalet skolor är privatägda bör inte utgöra hinder för en sådan ordning. Konkurrensen dem emellan behöver inte befaras vara till nackdel, om inspektionen blir effektiv, utan bör i stället kunna stimulera till utveckling av hjälpmedel och metoder i utbildningen.

Remissyttrandena

Mot förslaget att utreda frågan om förberedande testning av vissa körkortssökande och trafik kortssökande har *Sveriges Bilskolors riksförbund* icke något att invända. Övriga remissinstanser avstyrker däremot förslaget.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför:

Den vinst, som enligt motionärernas förslag skulle erhållas i form av ökat antal godkända prov, är förhållandevis mycket liten. Av de under år 1960 avlagda körkortsproven avsåg ej mindre än 95 % personer, som erhållit utbildning i körskola. De privatutbildade hade visserligen dubbelt så hög underkännandeprocent (38 %) som de körskoleutbildade (18 %), men på grund av det ringa antalet prov skulle »vinsten» bli mindre än 1 % av det totala antalet körkortsprov, därest underkännandeprocenten kunde nedbringas till körskolornas nivå genom den föreslagna testningen. Att för en så obetydlig vinst föreskriva en tvångstestning hos körskola före provet hos besiktningsman bör ej komma i fråga med hänsyn till de extra kostnader och olägenheter i övrigt, som skulle uppstå för allmänheten.

Vad beträffar trafik kortsproven — som i antal är mindre än 10 % av körkortsproven — förekommer redan, att de sökande utbildas av körskolor i så stor omfattning, att någon märkbar förbättring ej skulle vinnas om förslaget genomfördes.

Liknande synpunkter framföres av *statens trafiksäkerhetsråd* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*, vilka därjämte gör den invändningen mot förslaget att ett genomförande av detsamma tvingar den enskilde körkorts- och trafik kortaspiranten att underkasta sig dubbla prov.

I förslaget att utreda frågan om överflyttning av körkortsprovningen till körskolorna instämmer *Sveriges bilskolors riksförbund*. Övriga remissinstanser avstyrker däremot detsamma.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delar icke den uppfattningen att mera erfarna föreståndare och lärare skulle ha lika goda förutsättningar som besiktningsmannen att bedöma körskickligheten hos körkortsaspiranterna, och fortsätter:

De bestämmelser, som efter förslag från 1953 års trafiksäkerhetsutredning infördes år 1958 i vägtrafikförordningen om kursplaner, godkända läroböcker och inspektion av körskolorna, har ännu icke lett till att standarden hos körskolorna överlag är av den goda kvalitet som motionären antar. Därom vittnar iakttagelser från inspektioner gjorde av såväl bilinspektionens som styrelsens personal. Endast vissa skolor skulle därför kunna medges rätt att utfärda kompetensbevis och därmed skulle följa mycket besvärliga och svårlösta problem. I praktiken torde endast sådana skolor, som kunde meddelas ifrågavarande rätt, kunna fortleva.

Styrelsen har emellertid även invändningar av principiell natur att göra mot förslaget och fortsätter:

Risken att ekonomiska intressen — såväl hos körskolan som eleven — skulle kunna påverka bedömningen är uppenbar. Körskolan bedrivs som

ett affärsföretag, och ägarens inkomster från skolan är helt beroende av elevtillströmningen. Konkurrensen mellan körskolorna om eleverna är mycket hård och det kan befaras att frestelsen att göra körskolan populär bland allmänheten genom att slå av på fordringarna för kompetensbevis skulle bli övermäktig för många körskoleinnehavare, om det av motionären föreslagna systemet skulle genomföras. Skolor med en sämre utbildning skulle kunna locka elever till sig genom löften om kort utbildningstid och låga kostnader. Detta måste till slut verka i den riktningen att även den noggranna och ansvarsmedvetna körskolan måste för att kunna existera ge avkall på kravet om en god utbildning. Mot detta kan visserligen invändas att ökad inspektionsverksamhet kan råda bot på missförhållanden av denna art. Emellertid är inspektion av körskola en förrättning av så kvalificerad art, att det endast kan ges i uppdrag åt vissa besiktningsmän att handha detta arbete. Styrelsen anser det icke tänkbart att inspektionsverksamheten — på grund av den begränsade personaltillgången hos bilinspektionen — skulle kunna bedrivas i den omfattning och på det sätt som erfordrades.

Statens trafiksäkerhetsråd anser, att vid ett genomförande av förslaget olägenheter skulle följa, som har sin grund i bland annat sådana omständigheter som den ojämna standarden på körskolorna och privatekonomiska intressen. Rådet fortsätter:

I motionerna antydes, att nyssnämnda olägenheter kan motverkas genom övervakning av körskolorna. Sådan övervakning förekommer redan nu, ehuru den med hänsyn till personalbristen ej kan bli så effektiv som önskvärt vore. Om körkortsprövningen överflyttades från besiktningsmännen till körskolorna skulle besiktningsmännen visserligen få ökad tid att ägna sig åt inspektionsverksamhet men samtidigt måste hållas i minnet att en reform av detta slag skulle kräva en väsentligt utbyggd kontroll. Ur samhällsekonomisk synpunkt synes icke försvarligt att lägga ned kostnader på en så omfattande kontrollapparat. Tillgängliga resurser inom bilinspektionen synes i stället böra ägnas direkt åt prövningen av körkortsaspiranterns lämplighet.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande framhåller, att alla åtgärder som sammanhänger med utbildningen för körkort och utfärdande av körkort har stor betydelse för ökad trafiksäkerhet, och fortsätter:

Uppmjukningar av bestämmelserna härför bör knappast ske. Vid den delegering av rätten att utfärda de nyssnämnda kompetensbevisen skulle ett förfarande som hittills ansetts böra bygga på statliga garantier överlämnas till de helt privata körskolorna. NTF anser att andra utvägar, som i princip kan bevara det nuvarande förfaringssättet dessförinnan noggrant bör prövas. Ekonomiska hinder borde icke få resas mot att frågan ang. ett smidigt och praktiskt system i statlig regi för körkortsproven skall kunna genomföras.

De tre avstyrkande instanserna är emellertid ense om att förhållandena vid bilinspektionen i vad avser möjligheten att utan onödigt dröjsmål efter avslutad utbildning kunna avlägga prov inför besiktningsman inte är tillfredsställande beroende på otillräcklig personaltillgång. *Statens trafiksäkerhetsråd* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* understryker därför att bilinspektionen bör förses med de resurser, som erfordras för att den skall kunna fylla sina uppgifter. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hyser den förhoppningen, att man genom anställande av assistenter för enk-

lare besiktningarbete, anlåtande av militära besiktningmän och deltidsanställning av personal, utbildad enbart för körkortsprövning, skall — under förutsättning att erforderliga avlöningsmedel ställes till styrelsens förfogande — kunna minska väntetiden för de körkortssökande.

Utskottet

För erhållande av körkort kräves att godkänt förarprov avlagts inför besiktningssman. Som besiktningssmän tjänstgör främst de vid statens bilinspektion knutna befattningsshavarna. Förarprovet omfattar en praktisk och en teoretisk del och är beträffande den sistnämnda såväl muntligt som skriftligt. Då godkänt förarprov avlagts, meddelar besiktningssmannen bevis därom, s. k. kompetensbevis. Efter ansökan åtföljd av kompetensbevis och vissa andra handlingar utfärdar därefter vederbörande länsstyrelse efter föreskriven prövning körkortet. Liknande regler gäller för erhållande av trafik kort.

Under de senaste båda decennierna har antalet avlagda förarprov undergått en kraftig stegring. Antalet avlagda körkortsprov har sålunda ökat från cirka 16 500 i genomsnitt för åren 1940—1944 till 156 000 år 1960. Sistnämnda år uppgick därjämte antalet trafik kortspröv till ungefär 13 700. Genom att bilinspektionen icke tillförts personalförstärkningar i takt med ökningen av inspektionens arbetsbörda, kan i dagens läge arbetsförhållandena vid inspektionen betecknas som mindre tillfredsställande. I syfte att underlätta besiktningssmännens nuvarande arbetsbelastning föreslås i förevarande motioner att vissa frågor göres till föremål för utredning.

I motionerna I: 268 och II: 246 göres sålunda gällande att ett underkänt förarprov belastar besiktningssmannens arbetstid till ingen nytta. Åtgärder bör därför enligt motionärerna vidtagas för att nedbringa antalet underkännanden. Eftersom kuggningsprocenten är störst bland de körkortssökanden, som icke undervisats i körskola, och bland dem som söker trafik kort, hemställer motionärerna om utredning av möjligheterna att för dessa införa någon form av obligatorisk testning, omfattande ett mindre antal lektionstimmor vid körskola.

Av de personer som under år 1960 avlade förarprov för erhållande av körkort hade 95 procent genomgått undervisning i körskola och endast 5 procent utbildats privat. Av samtliga 156 000 prov underkändes närmare en femtedel. Underkännandeprocenten för de körskoleutbildade uppgick till 19 och för de privatutbildade till 35 i medeltal för hela landet. Om motionärernas förslag genomfördes, torde det praktiska resultatet i bästa fall bli, att underkännandeprocenten för de privatutbildade sjönk till samma nivå som för de körskoleutbildade. Med utgångspunkt från 1960 års siffror skulle detta innebära cirka 1 250 färre underkända körkortsprov, d. v. s. mindre än en procent (0,8) av samtliga avlagda prov. Även när det gäller trafik kortspröven skulle genom motionärernas förslag mycket blygsamma fördelar

vinnas, när de som söker trafik kort redan nu i stor omfattning genomgår kompletteringsutbildning i körskola. Att belasta de **privatutbildade körkortsaspiranterna** och trafik kortaspiranterna med obligatorisk testning vid körskola med därav följande kostnader och övriga olägenheter för att uppnå en förhållandevis obetydlig lindring i besiktningsmännens arbetsbörda finner utskottet icke rimligt. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.

I motionerna I: 268 och II: 246 hemställes vidare om utredning av möjligheterna att överföra den körkortsprövning, som nu ankommer på besiktningsmännen, till körskolorna. Samma yrkande framställes i motionerna I: 275 och II: 245, i vilka därjämte hemställes att bilinspektionens uppgifter som tillsynsmyndighet måtte i sammanhanget bli prövade.

I motionerna framhålles att körskolornas föreståndare och lärare i många fall kan anses ha lika goda förutsättningar som besiktningsmännen att bedöma körkortsaspiranternas körskicklighet och kunskaper i förarprovets teoretiska del. Denna uppfattning har enligt utskottets bedömning visst fog. Utskottet anser för sin del också att man som krav för antagande av föreståndare och lärare vid körskola bör ställa att vederbörande har sådana förutsättningar. Den som meddelat körkortsaspiranten utbildning skall nämligen enligt gällande regler intyga, innan förarprov får avläggas, att eleven besitter nödiga insikter. Det förhållandet att 19 procent av alla körskoleutbildade körkortsaspiranter underkänts vid förarproven förra året kan enligt utskottets mening till stor del ha sin förklaring däri att aspiranten under den psykiska påfrestning, som provet inneburit, icke förmått att under den korta tid som detsamma pågått prestera lika gott resultat som han gjort vid utbildningens slutskede.

Mot motionärernas förslag kan emellertid invändningar resas av principiell natur. Körskolorna bedrivs i allmänhet som enskilda affärsföretag, där ägarens vinst är avhängig framför allt av omfattningen av meddelad undervisning. Eftersom kostnaderna för körkortsutbildningen är beroende av utbildningstidens längd och numera uppgår till åtskilliga hundra kronor, ligger det helt naturligt i elevens intresse att göra densamma så kort som möjligt. Å andra sidan kan körskoleinnehavaren i vissa fall ha ett ekonomiskt intresse av att utbildningstiden utsträcker. Att i detta läge, då motsatsförhållande mellan körskoleinnehavaren och eleven lätt kan uppstå, tillägga den förstnämnde rätten att omhänderha elevens avslutande prov finner utskottet icke lämpligt. Samma invändning kan visserligen göras mot körskoleinnehavarens rätt att utfärda bevis om genomgången körutbildning men gör sig där icke gällande med samma styrka, när sådant bevis kan utfärdas av annan än körskoleinnehavare. Ett genomförande av motionärernas förslag skulle därför enligt utskottets mening kräva en omläggning av hela körskoleverksamhetens organisation och kontroll. Utskottet finner icke att de förbättringar motionerna syftar till motiverar en sådan omläggning.

På grund av vad sålunda anförts anser sig utskottet i likhet med flertalet remissinstanser icke kunna biträda motionärernas förslag om överflyttning av körkortsprövningen till körskolorna.

Såsom utskottet tidigare nämnt är arbetsförhållandena vid bilinspektionen på grund av den stora arbetsbelastningen i förhållande till personalstyrkan mindre tillfredsställande. Utskottet vill emellertid erinra om att genom beslut av årets riksdag bilinspektionens personal från och med den 1 juli utökats med fem bilinspektörer. Utskottet förutsätter att fortlöpande uppmärksamhet ägnas åt bilinspektionens arbetsförhållanden samt att möjligheterna att tillgodose behovet av ytterligare förstärkning av personalen blir föremål för prövning.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner

1) I: 268 och II: 246 samt

2) I: 275 och II: 245,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 oktober 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Svenson, fröken Nordström, herrar Gunnar Berg, Kaijser och Eric Peterson;

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Rimmerfors*, Odhe*, Bengtsson i Varberg, fru Gunne*, herrar Johansson i Södertälje och Gomér.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Gunnar Berg*.