

Nr 35

Utlåtande i anledning av väckta motioner om auktorisering av bilförsäljare.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 8 i första kammaren av herr *Sundin* samt nr 16 i andra kammaren av herrar *Börjesson* i Falköping och *Larsson* i Borrby. I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en utredning rörande registrering och auktorisering av personer och firmor, som idkar yrkesmässig bilförsäljning, i enlighet med motionens syfte.»

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 16.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kommerskollegium, som i sin tur inhämtat yttrandet från handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gävle. Yttrande har därjämte på utskottets begäran avgivits av Motorbranschens riksförbund. Redogörelse för yttrandena lämnas i det följande.

Gällande bestämmelser

I *förordningen den 18 juni 1864 angående utvidgad näringsfrihet* stadgas som grundläggande princip, att svensk man och kvinna är, med de undantag och inskränkningar samt under de villkor i övrigt som upptages i förordningen, berättigad att idka handels- eller fabriksrörelse, hantverk eller annan hantering. Undantag göres i princip för dem som är omyndiga eller i konkurstillstånd eller innehar vissa tjänster. Vidare föreskrives att den allmänna näringsfriheten inte skall äga tillämpning å vissa näringar bl. a. tillverkning och försäljning av rusdrycker och öl, handel med gifter och apoteksvaror samt handel med skrot, lump och begagnat gods. För utövande av dessa näringar erfordras som regel särskilt tillstånd av myndighet. Enligt t. ex. *förordningen den 29 december 1949 angående handel med skrot, lump och begagnat gods*, som äger tillämpning å yrkesmässig handel med järn- och annat metallskrot samt bl. a. begagnade cyklar men icke begagnade motorfordon, erfordras sålunda tillstånd till sådan handel av *Bihang till riksdagens protokoll 1962. 9 saml. 2 avd. Nr 35*

polismyndigheten i orten, varjämte särskilda föreskrifter lämnas för sådan handels bedrivande. Någon inskränkning för handel med bilar, vare sig nya eller begagnade, föreskrives emellertid icke i näringsfrihetsförordningen. Så snart en svensk medborgare (för utlänningar erfordras särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t) uppfyller de allmänna villkoren beträffande ålder o. s. v. kan han således etablera sig som bilhandlare utan att ha myndighets tillstånd. Däremot är han jämlikt reglerna i *lagen den 13 juli 1887 om handelsregister, firma och prokura* skyldig att till införande i det stadsvis och länsvis förda handelsregistret anmäla sin firma, d. v. s. det namn under vilket han ämnar bedriva sin rörelse. Drives rörelsen i aktiebolagsform, blir rörelsen i enlighet med *aktiebolagslagens* regler registrerad i det för hela riket gemensamma aktiebolagsregistret.

I likhet med flertalet övriga rörelseidkare är den som yrkesmässigt driver handel med bilar och andra motorfordon jämlikt *bokföringslagen den 31 maj 1929* skyldig att föra dagbok och de övriga handelsböcker som med hänsyn till rörelsens omfattning och beskaffenhet erfordras för att redovisning skall kunna lämnas för rörelsens gång och för rörelseidkarens ekonomiska ställning vid rörelsens början och vid utgången av varje räkenskapsår. I följd av bokföringslagens bestämmelser åligger det därjämte rörelseidkaren att taga kopior av handlingar, som användes i rörelsen, ävensom att i ordnat skick förvara sådana kopior liksom ankommande brev, räkningar och övriga handlingar, som har betydelse för rörelsen.

Motionerna

Motionärerna framhåller att förhållandena inom bilhandeln — framför allt handeln med begagnade bilar — icke är tillfredsställande. Enär rätten att starta en rörelse med försäljning av bilar icke är beroende av myndighets prövning, har enligt motionärerna under senare år ett flertal personer utan erforderliga kvalifikationer etablerat sig som bilhandlare. Dessa bedriver ofta sina rörelser med åsidosättande av sunda affärsprinciper och stundom med direkt brottsliga metoder. Vid obestånd uppstår kännbara förluster för åtskilliga enskilda personer samtidigt som statsverket ofta går förlustigt såväl inkomstskatt som omsättningsskatt. Motionärerna fortsätter:

Det måste anses angeläget, att den fria konkurrensen får godta utvecklingsmöjligheterna inom bilhandeln liksom inom övriga delar av näringslivet. Men grunden härför måste givetvis vara sunda affärsprinciper. Förhållanden inom branschen synes nödvändiggöra, att en sanering av handeln kommer till stånd. För rätt till yrkesmässig bilförsäljning bör det exempelvis fordras tillstånd i form av registrering och auktorisering, utfärdat av länsstyrelse eller annan härför godkänd myndighet. Vidare bör vederbörande bilförsäljare ställa en viss angiven bankgaranti i förhållande till rörelsens omfattning.

Historik

Frågan om kontroll över handeln med begagnade motorfordon aktualiserades vid 1950 års riksdag. I en motion i andra kammaren hemställdes om skyndsamt utredning om huruvida och på vad sätt kontroll över handeln med begagnade motorfordon kunde och borde åstadkommas. *Andra kammarens allmänna beredningsutskott* framhöll i sitt av kammaren godkända utlåtande nr 5, att handeln med begagnade bilar understundom utövades av mindre ansvarskännande försäljare och att utskottet därför icke ville bestrida att åtgärder till allmänhetens skydd och trafiksäkerhetens fromma kunde övervägas. Utskottet bedömde emellertid utvecklingen på bilmarknaden så, att efterfrågan på begagnade bilar skulle minska och till följd därav också de vitsordade missförhållandena i branschen. Utskottet ansåg därför den begärda utredningen icke av behovet påkallad.

Vid 1959 års riksdag väcktes motioner, i vilka hemställdes om utredning angående skyldighet för säljare av begagnad bil att förete protokoll över testning rörande bilens beskaffenhet. Av motiveringen till motionärernas hemställan framgick, att de åsyftade dels ekonomiskt skydd för mindre erfarna köpare av begagnade bilar, dels ökad trafiksäkerhet genom att handeln med icke trafiksäkra bilar skulle försvåras. Beträffande den förstnämnda delen av motionernas syfte anförde *andra lagutskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 5 följande:

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 situationer kan köpare vinna rättelse med stöd av civilrättsliga regler om återgång av köp samt om skadestånd m. m. Däremot torde icke finnas några föreskrifter, som syftar till att bereda köpare ekonomiskt skydd på sätt liknande 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.

I fortsättningen av sitt utlåtande anförde andra lagutskottet, att kontrollbesiktning av begagnade bilar utan tvivel var från trafiksäkerhetssynpunkt av stort värde samt att man därför 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. I sitt utlåtande nr 44 under höstsessionen med samma riksdag framhöll andra lagutskottet ånyo värdet av obligatoriska säkerhetsbesiktningar ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vid *samma riksdag* behandlades ytterligare en motion av visst intresse i förevarande sammanhang. I motionen hemställdes om utredning rörande behovet av lagstiftning om förbud för ungdomar att förvärva motorfordon

före uppnådd körkortsålder. *Allmänna beredningsutskottet*, som behandlade motionen i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 10, fann syftet att komma till rätta med de obestridliga olägenheterna av att ungdomar under körkortsåldern kunde inneha bil beaktansvärt men ansåg att krav på ålderslegitimation vid registrering av bilar skulle medföra avsevärda praktiska olägenheter. Utskottet fortsatte:

Arbetsbelastningen för de redan hårt betungade registreringsavdelningarna skulle ytterligare öka och trots att antalet bilägare under 18 år är mycket litet skulle samtliga bilägare påläggas en ytterligare börda. Ett förbud för underåriga att förvärva bil skulle vidare kunna effektivt upprätthållas endast genom en mycket omfattande kontrollapparat. Under alla omständigheter skulle likväl möjligheterna att kringgå förbudet genom exempelvis bulvanköp och genom inregistrering av bilen på anhörig eller kamrat som fyller åldersvillkoret vara stora. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om de medel som nu gives genom bestämmelserna i föräldrabalkens 9 kap. och, i vissa fall, avtalslagen att förhindra ungdomarnas bilförvärv eller få ett redan fullbordat förvärv ogiltigförklarat.

1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.

Mot bakgrund av den förda diskussionen om kontrollbesiktning av motorfordon samt de erfarenheter som utomlands vunnits av sådana besiktningars effekt på olycksfrekvensen tillkallades den 9 december 1960 särskilda sakkunniga för att utreda frågan om periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon. De sakkunniga, som antog benämningen 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m., avlämnade den 5 juni 1962 sitt betänkande »Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar» (SOU 1962: 29). I detta konstateras, att ett betydande antal fordon framföres i trafiken behäftade med fel på ur trafiksäkerhets-synpunkt vitala delar. Utredningen föreslår därför att en effektiv periodisk fordonskontroll — av utredningen benämnd säkerhetsinspektion — snarast möjligt tillskapas. Förslaget innebär i huvudsak följande: För att inspektionen skall få åsyftad verkan bör den i princip omfatta samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar. Med hänsyn till att brister och felaktigheter kan uppstå på kort tid och även på nya fordon, bör inspektionen företagas årligen och omfatta fordon som är äldre än ett år. Inspektionen bör äga rum under en för fordonet med ledning av sista siffran i registreringsnumret bestämd inställesemånad. Kontrollen över att fordonsägarna fullgör inspektionsskyldigheten avses ske genom polisen med ledning av på fordonen anbragta kontrollmärken. Inspektionen skall utföras vid särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter. Inspektionsverksamheten får icke drivas i vinstsyfte. Verksamheten förutsättes finansierad medelst av Kungl. Maj:t fastställda avgifter, som uttages i samband med inspektionen. Uppgiften att kontrollera inspektionsanstalterna skall åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bilinspektion. På

styrelsen ankommer bl. a. att meddela auktorisation åt företaget att utföra säkerhetsinspektion. Beträffande inspektionsverksamhetens praktiska genomförande ansluter sig utredningen till ett av Motorbranschens riksförbund lämnat förslag, innebärande i stort att förbundet åtager sig att genom ett särskilt aktiebolag utföra all inspektionsverksamhet i landet. Utredningen utgår från att bestämmelserna om säkerhetsinspektion skall kunna träda i kraft den 1 juli 1963.

Utredningens betänkande är för närvarande föremål för remissbehandling.

Remissyttrandena över motionerna

Ingen av remissinstanserna ansluter sig till förslaget om utredning av det innehåll motionärerna förordar.

Kommerskollegium hyser i och för sig förståelse för strävandena att skydda den osakkunniga allmänheten mot okunniga och bedrägliga försäljare av motorfordon men fortsätter:

Kollegium har emellertid i skilda sammanhang hävdat, att i princip fria förhållanden bör råda inom näringslivet. I enlighet härmed har kollegium intagit en i stort sett avvisande hållning till krav på att staten skulle medverka vid uppställande av särskilda kompetensvillkor för rätten att idka viss näring. Ett för näringsidkare gällande auktorisationssystem skulle i praktiken leda till konkurrensbegränsningar. Med hänsyn härtill bör det enligt kollegii mening icke förekomma att staten genom särskilda åtgärder främjar konkurrensbegränsande företeelser inom näringslivet, med mindre starka skäl av allmän räckvidd kan åberopas härför. Även om osunda förhållanden råda inom vissa delar av bilhandeln, synes det kollegium knappast som om dessa förhållanden äro av sådan art att staten bör påtaga sig ansvaret för att marknaden uppreppas.

Kollegium erinrar vidare om 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m. och framhåller att införandet av ett periodiskt besiktningssystem skulle möjliggöra för köparna att kontrollera om de saluhållna fordonen befinner sig i kördugligt skick. Därigenom skulle möjligheterna för ohederliga bilhandlare att vilseleda sina köpare minskas och förhållandena inom bilhandeln sålunda avgjort förbättras. Kollegium anför avslutningsvis, att med ledning av vad som framkommer vid denna utredning bör tillfredsställande kunna bedömas om och i vad mån särskilda åtgärder till sanering av handeln med begagnade bilar är erforderliga.

Handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gävle vitsordar samtliga att det åtminstone inom handeln med begagnade bilar förekommer en del transaktioner, som faller utanför ramen för såväl sunda affärsprinciper som god affärssed. De anser emellertid icke detta förhållande utgöra tillräckligt skäl för inskränkning i näringsfriheten. Handelskamraren i Göteborg uttalar sig i detta sammanhang på följande sätt:

Samma skäl skulle kunna anföras för en begränsning av den fria handeln med en rad andra varor, såsom antikviteter, kameror, mattor, pälsvaror, smycken, tavlor, symaskiner, uppslagsverk etc., beträffande vilka köparna ofta icke äga tillräcklig sakkunskap för att kunna avgöra, huruvida pris och gängse marknadsvärde överensstämmer. För att regleringsvägen komma till rätta med problemet med de alltför godtrogna köparna torde det erfordras åtgärder av helt annan art och omfattning än vad motionärerna synas föreställa sig; åtgärder, som knappast torde kunna ifrågasättas i ett demokratiskt samhälle med i princip fri ekonomi och fritt konsumtionsval.

Handelskammaren i Stockholm anser för sin del att krav på särskilt tillstånd för utövande av en näring bör uppställas endast då hanteringen i fråga innefattar en farlig verksamhet eller av andra liknande skäl finnes från allmän synpunkt böra vara underkastad kontroll.

Handelskammarna förordar därför, att man genom andra åtgärder söker lösa det föreliggande problemet. Flertalet av dem erinrar därvid om 1960 års utredning om kontrollbesiktning av bilar m. m. och anser att en genomförd periodisk kontrollbesiktning av alla motorfordon verksamt skulle bidra till sanering av bilhandeln. Vidare erinrar handelskammaren i Malmö om att den seriösa företagsamheten i branschen ägnat stort intresse åt varudeklarations- och garantifrågor beträffande begagnade bilar samt om att bilägarnas egna organisationer bedrivit en intensiv upplysningsverksamhet om de risker som är förbundna med köp av begagnade bilar. Liknande synpunkter framhålles också av handelskammaren i Göteborg, som anför:

Därför torde det i realiteten endast finnas en lösning av problemet, nämligen att genom gemensamma strävanden av alla ansvariga parter öka upplysningen hos den köpande allmänheten, så att den i första hand förlägger sina inköp till välrenommerade företag och att den i tveksamma fall anlitar den sakkunskap, som icke minst inom bilbranschen finnes lätt tillgänglig på flertalet platser i landet.

Motorbranschens riksförbund finner det ostridigt att vissa missförhållanden rått inom handeln med begagnade bilar men ställer sig synnerligen tveksamt till möjligheten och lämpligheten av att lösa detta problem genom en offentlig auktorisation med hänsyn till de negativa följder i form av alltför stram uppbromsning av nyetablering inom branschen som skulle följa därav. Förbundet anvisar i stället andra vägar att lösa det i motionerna aktualiserade problemet och anför:

Från Riksförbundets sida fästes vidare stora förhoppningar vid de planer på en obligatorisk årlig *säkerhetsinspektion* för alla motorfordon, som f n äro föremål för officiell utredning. Det synes uppenbart att en dylik allomfattande inspektion kommer att avsevärt höja standarden på äldre eller genom skador av något slag diskutabla objekt och därmed underlätta bedömningen av det kvarvarande värdet. Detta talar — förutom det primära trafiksäkerhetsintresset — för att ifrågasvarande utredning snarast möjligt leder till praktiska resultat.

Vissa andra åtgärder av mindre räckvidd än en auktorisation skulle emellertid enligt vår mening tämligen omgående verka för här avsedd sane-

ring. Som exempel på dylika åtgärder kan här i första hand nämnas en skärpt tillämpning av *kvalifikationskraven för s. k. saluvagnslicens*. Även om vissa grundförutsättningar för bifall på ansökan om dylik licens uppställt, medföra desamma icke en så kraftig gallring av de sökande att missförhållandena av den art motionärerna påtalat förebyggas.

Vidare skulle möjlighet för bilförsäkringsbolagen att vägra s. k. *flytande försäkring* för företagare som ej erhållit saluvagnslivens i kombination med föregående åtgärd kunna få en icke oväsentlig effekt.

Utöver de nu gällande grundkraven borde sålunda mer allmänt lagd bedömning inkluderande även resp. *sökandes ekonomiska stabilitet* tillkomma. Den av motionärerna framförda tanken på viss bankgaranti i förhållande till rörelsens beräknade omfattning synes i detta sammanhang av intresse.

Med hänsyn till dessa av förbundet antydda möjligheter att komma till rätta med de i motionerna påtalade missförhållandena vill förbundet icke motsätta sig en utredning, som inriktas på att finna andra möjligheter till lösning av frågan än auktorisation av bildetaljhandeln.

Utskottet

I förevarande motioner göres gällande, att det numera icke råder helt tillfredsställande förhållanden inom handeln med bilar, i synnerhet handeln med begagnade bilar. Eftersom envar i princip kan etablera sig som bilhandlare utan tillstånd av myndighet, har till branschen under senare år lockats personer, som genom osunda affärsprinciper och stundom brottsliga metoder tillfogar allmänheten skada. Motionärerna finner det nödvändigt, att en sanering av bilhandeln kommer till stånd, och föreslår i sådant syfte, att det för rätt till yrkesmässig försäljning av bilar skall fordras myndighets tillstånd i form av registrering eller auktorisering. Vidare förordar de, att utövare av sådan näring skall ställa bankgaranti i förhållande till rörelsens omfattning. Motionerna mynnar ut i en hemställan om utredning av dessa problem.

I likhet med remissinstanserna finner utskottet ådagalagt, att det åtminstone inom handeln med begagnade bilar förekommer affärer, som varken är representativa för sunda affärsprinciper eller god affärssed. Med hänsyn till den omfattning som dylika affärer numera tycks ha fått vill utskottet icke bestrida, att åtgärder kan vara erforderliga för att åstadkomma en sanering av bilhandeln.

Motionärernas förslag att komma till rätta med problemet genom inskränkningar i den allmänna näringsfriheten har emellertid vid remissbehandlingen av motionerna icke vunnit anslutning från något håll. Det har därvid framhållits, att ett auktorisationsförfarande i praktiken skulle leda till konkurrensbegränsningar, vartill statsmakterna icke borde medverka med mindre starka skäl av allmän räckvidd kunde åberopas härför. Det har vidare anförts, att ett sådant förfarande skulle följas av en alltför stram

uppbromsning av nyetableringen inom bilbranschen. Man har också framhållit, att de skäl, som kan åberopas för en begränsning av handeln med bilar, även kan åberopas för en begränsning av handeln med en mängd andra varor.

Utskottet kan i stort sett instämma i dessa synpunkter. Därjämte vill utskottet understryka, att möjligheterna till sanering av handeln med begagnade bilar genom att kräva auktorisation för utövande av yrkesmässig bilförsäljning inte får överskattas, eftersom ett flertal begagnade bilar torde byta ägare genom överlåtelser, som inte kan hänföras till yrkesmässig försäljning. För att komma till rätta med missförhållandena inom bilhandeln får man därför enligt utskottets mening söka sig andra vägar. Därvid vill utskottet erinra om att det för närvarande pågår utredning inom kommunikationsdepartementet angående möjligheten att införa besiktningsskyldighet i samband med försäljning av begagnade bilar.

Under åberopande av vad sålunda anförts kan utskottet icke tillstyrka bifall till motionsyrkandet och får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 8 och II: 16, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 30 oktober 1962

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Hamrin-Thorell, fru Carlqvist, fru Gärda Svenson, fröken Nordström och herr Kaijser*;

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Lundberg, Rimmerfors, Odhe, fröken Sandell*, herrar Björkman och Gustavsson i Alvesta.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.