

Nr 91

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m.m.; given Stockholms slott den 1 mars 1963.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att allmän periodisk fordonskontroll, säkerhetsinspektion, skall införas från och med den 1 januari 1965. Kontrollen skall vara årlig och i princip avse samtliga registrerade motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Verksamheten skall byggas ut successivt och till en början endast omfatta fordon som är minst fem år gamla. Inspektionen förutsättes ske vid särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter.

Inspektionsverksamheten skall ombesörjas av ett för ändamålet särskilt bildat aktiebolag, vari staten äger huvudinflytandet. Som intressenter i bolaget avses vidare ingå Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, bilförsäkringsföretagen och Motorbranschens riksförbund. Aktiekapitalet föreslås utgöra 1 mkr. Bolaget skall äga upptaga avgifter för förrättningarna. Avgifterna skall baseras på bolagets självkostnader och fastställas av Kungl. Maj:t.

Statens bilinspektions verksamhet i vad avser registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar föreslås överförd till bolaget.

För budgetåret 1963/64 äskas ett investeringsanslag av 520 000 kr. för teckning av aktier i bolaget. Dessutom begäres bemyndigande att teckna statsgaranti för lån till bolaget intill ett belopp av 12 000 000 kr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 1 mars 1963.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HOLMQVIST, ASPLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga angående *säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m.* samt anför därvid följande.

I skrivelse den 31 augusti 1960 föreslog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att årlig besiktning måtte föreskrivas beträffande i automobilregister upptagna motorfordon och släpfordon. Styrelsens förslag var emellertid icke utformat så att det kunde läggas till grund för en reform.

Jämlikt bemyndigande den 9 december 1960 uppdrog jag åt direktören S. A. S. Tänneryd, tillika ordförande, överingenjören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen K. G. Ekberg och ledamoten av riksdagens andra kammare, metallarbetaren H. L. Gustafsson att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning angående periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon. Genom beslut den 10 februari 1961 anbefalldes Kungl. Maj:t de sakkunniga att skyndsamt utreda frågan om de föreskrifter som från trafiksäkerhetssynpunkt borde gälla med avseende å beskaffenheten och kontrollen av kopplingsanordningar för släpfordon ävensom de bestämmelser i övrigt rörande dylika kopplingsanordningar som kunde påkallas ur nämnda synpunkt.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen *1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.*, har i juni 1962 avgivit betänkandet *Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvnagnar* (SOU 1962: 29). I betänkandet föreslås, att i princip samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvnagnar skall undergå årlig teknisk kontroll, av utredningen benämnd *säkerhetsinspektion*. I anslutning härtill har utredningen lagt fram erforderliga författningsförslag.

Yttranden över betänkandet har efter remiss inkommit från riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, armétygförvaltningen, arbetsmarknadsstyrelsen, statspolisintendenten, civilförsvarsstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägs-

styrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, kommerskollegium, statens pris- och kartellnämnd, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Sveriges advokatsamfund, Svenska teknologföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska bilförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen, Automobilbesiktningsmännens förening, Folkrorelsernas motorförbund (Fomo), Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Försvarets motorklubb, Kungl. automobil klubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motorbranschens riksförbund (MRF), Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska företagares riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Sveriges motorcykelfabrikanters förening, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund, Sveriges oljekonsumenters riksförbund, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska polisförbundet, Trafikförsäkringsföreningen, Åkeriföretagarnas centralförening och 1953 års trafikutredning. Härjämte har de i Näringslivets trafikdelegation ingående organisationerna Handelskamrarnas nämnd, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges lantbruksförbund avgivit gemensamt yttrande. Vidare har i ärendet inkommit vissa skrifter.

Jag anhåller att nu få taga upp frågan om säkerhetsinspektion och därmed sammanhängande spørsmål till behandling. Härjämte kommer att lämnas en redogörelse, i starkt sammanträngd form, för en under år 1962 företagen inventering av erforderliga åtgärder för att skapa ökad säkerhet i trafiken.

I. Nuvarande kontrollsystem

1. Gällande bestämmelser

Kontrollen från det allmännas sida över att fordonsbeståndet ur teknisk synpunkt är i trafiksäkert skick sker dels och till övervägande delen genom *registrerings- och typbesiktning*, dels genom *löpande fordonskontroll*.

Regler om *registrerings- och typbesiktning* återfinnes i 14 och 15 §§ *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — samt i 9—29 §§ *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743)* — VTK.

Hos länsstyrelse skall föras bilregister, upptagande bl.a. motorfordon och släpfordon. Vad med motorfordon och släpfordon förstås framgår av

1 § VTF. Såsom villkor för ett fordon's registrering — vilken med vissa speciella undantag är en förutsättning för att fordonet skall få användas — gäller, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning, varöver besiktningsinstrument utfärdats, eller upptagits i typintyg, samt att fordonet ej därefter underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i instrumentet eller intyget. Svensk tillverkare av motor- och släpfordon eller i Sverige bosatt generalagent för utländsk tillverkare av sådana fordon kan erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade genom typbesiktning. Om fordon enligt typintyg, som utfärdats av tillverkare eller generalagent med dylikt tillstånd, överensstämmer med eller företer endast vissa smärre avvikelser från godkänt typfordon, skall anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Registrerat fordon, som undergått sådan ändring att det icke längre överensstämmer med uppgifterna i besiktningsinstrumentet eller typintyget, skall inställas för registreringsbesiktning.

Vid registreringsbesiktning sker kontroll av samtliga fordonsdetaljer. Vidare uppmättes fordonets längd, bredd, hjulbas och eventuellt lastutrymme. I de flesta fall förekommer vägning av fordonet i samband med besiktningen. Fordonets tjänstevikt — som är grundläggande bl. a. för fordonsskattens storlek — uträknas. Beträffande lastbil, buss och släpfordon beräknas också fordonets maximilast, tjänsteviktens och totalviktens fördelning på fordonets axlar samt den lastmängd som svarar mot vissa axeltryck. Typbesiktning utföres på i princip samma sätt som registreringsbesiktning.

Vid såväl registrerings- som typbesiktning kontrolleras, att kopplingsanordning för släpfordon är av tillförlitlig konstruktion.

Mopeder — varom stadgas i *förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder* (mopedförordningen) — är ej underkastade registreringsplikt. Enligt förordningen får emellertid moped icke tagas i bruk, förrän den blivit godkänd efter typbesiktning eller s. k. särskild besiktning. Om godkänd moped undergått sådan ändring att den ej längre överensstämmer med uppgifterna i det över typbesiktningen eller den särskilda besiktningen utfärdade instrumentet, får fordonet icke brukas, förrän det undergått särskild besiktning och därvid blivit godkänt.

Den löpande fordonskontrollen sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom undersökning och kontrollbesiktning vid s. k. flygande inspektion, dels för vissa grupper av fordon genom periodisk kontrollbesiktning, dels ock beträffande kopplingsanordningar genom s. k. särskild kopplingsbesiktning. I nämnda hänseenden gäller i huvudsak följande.

Enligt 22 § VTF äger länsstyrelse förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet till kontrollbesiktning.

Om besiktning ger anledning därtill eller om fordonet undanhålles besiktning, kan länsstyrelsen meddela körförbud för fordonet.

I 23 § VTF stadgas, att av länsstyrelse därtill förordnad polisman liksom besiktningsman äger undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, flygande inspektion. Inspektionen kan utföras stickprovsvis och — i motsats till den undersökning polisman äger företaga enligt en allmän bestämmelse i 9 § VTF — utan att särskild anledning föreligger antaga, att fordonet är bristfälligt i något avseende. Om fordonet är så bristfälligt, att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafik-säkerheten, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efter rättelse och gäller intill dess bristen blivit avhjälpd och efter kontrollbesiktning intygats, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet kan dock dessförinnan hävas av länsstyrelse. Om fordonet anses vara bristfälligt i mindre omfattning, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran inte anses tillräcklig, förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristfälligheterna och att därefter inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Undanhålles fordonet sådan besiktning, äger länsstyrelse meddela körförbud för fordonet (22 § VTF). Är bristfälligheterna av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, äger förrättningsmannen i stället förelägga vederbörande att inom viss tid styrka — genom intyg av polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt — att bristfälligheterna avhjälpas.

Bestämmelser rörande periodisk kontrollbesiktning finnes endast i fråga om vissa fordonskategorier. Regler härom ges, förutom i VTF, i *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) om yrkesmässig automobiltrafik m. m.*, — YTF.

I 24 § VTF stadgas bl. a., att registrerat motor- eller släpfordon, vilket är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, ävensom registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. Detsamma gäller registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, liksom registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk. Ger besiktningen anledning därtill, kan länsstyrelse enligt 22 § VTF meddela körförbud för fordonet.

YTF innehåller motsvarande bestämmelser rörande fordon för yrkesmässig personbefordran och uthyrningsfordon. I 25 § 4 mom. föreskrives således, att bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. De befogenheter att förordna om

kontrollbesiktning av bil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt VTF tillkommer länsstyrelse, skall enligt samma stadgande med avseende på fordon, som användes i yrkesmässig trafik, tillkomma jämväl annan myndighet, som meddelat trafik-tillstånd. I 32 § 5 mom. YTF slutligen stadgas, att bil, som användes i ut-hyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besikt-nings av ägaren inställas för kontrollbesiktning.

Kontrollbesiktning innebär en fullständig kontroll av fordonets beskaf-fenhet och utrustning. Jämväl undersökning vid flygande inspektion syf-tar till en allmän kontroll av fordonet. Hinder föreligger emellertid ej mot att begränsa sådan inspektion till särskilda fordonsdetaljer. Om skyldighet att vid kontrollbesiktning och flygande inspektion utfärda bevis och över-sända underrättelse till länsstyrelse m. fl. stadgas i 53 och 55 §§ VTK.

Även mopederna är underkastade löpande kontroll enligt 22—24 §§ VTF (2 § andra stycket mopedförordningen).

Genom en år 1961 i VTF införd bestämmelse, 24 a §, har Konungen be-myndigats förordna om särskild kopplingsbesiktning. Har med stöd härav föreskrivits, att släpvragnar av visst slag skall undergå dylik besiktning, må efter utgången av i förordnandet angiven tid sådan släpvragn ej dragas av bil, såvida icke bilen och släpvragnen samtidigt inställts hos besiktningssman och släpvragnen godkänts för koppling till bilen. I *kungörelse den 27 juli 1961 (nr 445) om särskild kopplingsbesiktning* har Kungl. Maj:t med stöd av denna bestämmelse förordnat om sådan besiktning i fråga om släpvragnar med totalvikt över tre ton. Kungörelsen avser icke påhängsvagnar.

Det bör anmärkas, att emot besiktningssmans beslut rörande besiktning talan ej kan föras, utom såvitt avser typbesiktning. Över länsstyrelses beslut i frågor som här avses kan besvär anföras i den ordning, som stadgas i 76 § VTF.

För kontroll av *vissa staten tillhöriga fordon*, nämligen dels krigsmak-tens fordon, dels fordon tillhörande statens järnvägar och postverket, gäl-ler särskilda bestämmelser.

2. Kontrollorganisation

Med undantag för den flygande inspektion, som utföres genom polisen, och den kontroll i särskild ordning, vilken sker beträffande vissa statens fordon, ankommer besiktningssverksamheten helt på *statens bilinspektion*. Denna myndighet har vidare att verkställa prov för bl. a. kör- och trafik-kort. I övrigt har bilinspektionen i huvudsak utbildande och utredande uppgifter.

Bilinspektionen är organiserad på 15 distrikt, vart och ett under ledning av en förste bilinspektör på distriktets centralort. Under förste bilinspek-törerna sorterar sammanlagt 107 bilinspektörer och tolv besiktningssassisten-

ter. Antalet stationsorter i landet förutom centralorterna uppgår till sammanlagt 23. Bilinspektörerna har även att utföra förrättningar på totalt 109 mottagningsorter. I den mån inspektionens övriga arbetsuppgifter det tillåter, kan förrättning också äga rum på besöksort, exempelvis när inställelse på stations- eller mottagningsort skulle medföra avsevärd olägenhet eller då yrkessammanslutning, bussföretag eller bilhandlare anmält ett större antal förrättningar att utföras viss dag.

I fråga om kvalifikationerna för besiktningsman (bilinspektör och biträdande bilinspektör) gäller bl. a. att han skall ha avlagt examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljäst ha förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. För besiktningsassistenter har krävts betydande praktisk erfarenhet i sistnämnda hänseende.

Bilinspektionen disponerar f. n. egna lokaler med besiktningshallar i fyra städer. I ytterligare sju städer pågår projektering eller uppförande av sådana anläggningar för inspektionens räkning. Genom förhyrning disponeras lokaler för besiktning på ett tiotal stationsorter och omkring 30 mottagningsorter. På övriga förrättningsorter utföres besiktningar utomhus.

Statens utgifter för bilinspektionen, som i riksstaten för budgetåret 1963/64 upptagits till 7 168 000 kr., avräknas mot automobilskattemedlen. Inflytande avgifter för förarprov och prov med körskolepersonal tillföres automobilskattemedlen. Andra förrättningar hos bilinspektionen är avgiftsfria. Tidigare var även besiktningar och andra fordonsundersökningar belagda med avgifter men dessa avskaffades i samband med en vid 1947 års riksdag beslutad omorganisation av besiktningsmannorganisationen.

Bilinspektionen verkställde år 1962 totalt 371 683 förrättningar, varav 63 702 registreringsbesiktningar, 86 860 kontrollbesiktningar (härav 45 872 föranledda av flygande inspektion), 441 typbesiktningar samt 220 680 förrättningar i övrigt (körkort och trafik kort samt prov med körskolepersonal).

Polisens kontroll av fordon handhas främst av ordningsstatspolisen men även av den kommunala polisen. Ordningsstatspolisen verkställde år 1961 71 137 flygande inspektioner av motordrivna fordon och släpfordon. Den kommunala polisen företager årligen uppskattningsvis 30 000 å 40 000 sådana inspektioner.

3. Frivillig kontroll

Viss frivillig kontroll av fordon förekommer vid sidan av den obligatoriska fordonskontrollen. Bilverkstadsbranschen och motororganisationerna utför sedan några år tillbaka frivillig fordonskontroll vid för ändamålet inrättade bilprovninganstalter på ett antal platser i landet. Denna kontrollverksamhet avser dels fordonens trafiksäkerhet, dels deras allmänna pres-

tanda (trafiksäkerhetstest respektive konditionstest). Avgiften för konditionstest är i allmänhet ca 50 kr. och för trafiksäkerhetstest ca 25 kr.

Bilprovvningsanstalterna har tillkommit helt på privat initiativ. För närvarande finnes 30 anstalter, av vilka 20 drives kollektivt av bilhandelsföretag på respektive orter i regi av MRF, fem av M, tre av KAK och två av MHF. M och MHF har därjämte sex respektive tre s. k. testbussar. Anstalterna förestås i regel av personer med minst verkställarekompetens.

Samtliga bilprovvningsanstalters kapacitet med avseende på lokaler och teknisk utrustning medger enligt uppgift ca 450 000 trafiksäkerhetstester per år. Under år 1962 utfördes emellertid endast omkring 60 000 sådana tester vid de fasta anstalterna.

För att säkerställa bl. a. en tillfredsställande standard för den frivilliga bilprovvningsverksamheten bildades år 1959 Sveriges bilprovvningsnämnd. I nämnden, som består av åtta ledamöter, ingår representanter för Stockholms handelskammare, KAK, M, MHF, MRF och Svenska bilförsäkringsföreningen. Enligt stadgarna skall nämnden utgöra ett opartiskt organ för behandling av principfrågor om provning av bilar i syfte att åstadkomma ökad trafiksäkerhet och största möjliga enhetlighet i bedömningen.

II. 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.

I. Behovet av allmän periodisk fordonskontroll

Utredningen erinrar om att fordonsbeståndet under det senaste decenniet ökat kraftigt. Personbilsbeståndet steg från omkring 252 000 fordon år 1951 till ca 1,2 milj. fordon vid ingången av år 1961. Prognoserna för utvecklingen av bilbeståndet anger ett personbilbestånd år 1975 om ca 2,6 milj. fordon. Den starka expansionen av landets fordonspark har medfört en kraftig ökning av antalet trafikolyckor. År 1951 inträffade nära 25 500 polisundersökta vägtrafikolyckor i landet. Enligt preliminära uppgifter var motsvarande antal år 1961 ca 60 000. Under år 1951 anmäldes till Trafikförsäkringsföreningen ca 85 000 inträffade skadefall och år 1961 drygt 233 000. Antalet vid vägtrafikolyckor dödade och skadade personer var år 1951 nära 12 000 och år 1961 nära 23 000.

I fråga om *fordonets roll som olycksfaktor* erinrar utredningen om en år 1949 på initiativ av Trafikförsäkringsföreningen verkställd utredning rörande huvudorsakerna till ett antal under år 1947 inträffade trafikolyckor. I denna utredning konstaterades, att olyckorna till 90,7 % hade sin grund hos människan samt att vägen och fordonet bidrog med resp. 5,3 och 4 %. En år 1955 publicerad, ny sådan utredning liksom vissa utländska undersökningar visar liknande resultat. Andra utländska bedömningar pekar på att fordonets betydelse som olycksfaktor är större. Enligt den officiella sta-

tistiken i Australien förorsakar sålunda felaktiga fordon årligen ungefär 6 % av totala antalet dödsolyckor eller 9 % av alla trafikolyckor per år. I Belgien beräknas 16 å 17 % av totala antalet trafikolyckor bero på felaktiga fordon. I Förenta staterna anser man att 9 % av antalet dödsolyckor har sin grund i bristfälligheter hos fordonen.

Utredningen anser, att slutsatserna av de gjorda undersökningarna rörande olycksfaktorernas inbördes betydelse kan ifrågasättas. Det finns nämligen flera skäl för antagandet, att fordonet såsom olycksfaktor spelar en större roll än man vanligen brukar räkna med. Polisutredningar rörande trafikolyckor har en tendens att med förbigående av fordonets tillstånd inriktas på föraren och vägförhållandena. Vidare saknar ofta de som har till uppgift att utreda olyckorna erforderliga kunskaper och utrustning för att kunna upptäcka, om en trafikolycka berott på felaktighet hos fordonet. Föraren torde på grund av risken för åtal ofta vara ovillig tillstå, att fordonet varit i otillfredsställande skick vid olyckstillfället. Genom flygande inspektion och annan fordonskontroll har vidare konstaterats, att ett stort antal fordon icke är trafiksäkra. Slutligen framhåller utredningen, att det ofta är omöjligt att utan ingående tekniska undersökningar fastställa, huruvida ett fordon varit behäftat med felaktigheter, som orsakat eller bidragit till en trafikolycka. Sådana tekniska undersökningar kommer sällan till stånd. Enligt en inom statens trafiksäkerhetsråd utförd undersökning rörande förekomsten och inverkan av tekniska fel hos fordon som varit invecklade i s. k. singleolyckor framgår emellertid bl. a., att av 132 undersökta fordon under tiden den 1 juli 1960—den 31 januari 1962 tekniska fel spelat en väsentlig roll för uppkomsten av nära 32 % av olyckorna.

Beträffande *bilparkens tillstånd* erinrar utredningen om en av statens trafiksäkerhetsråd i samarbete med statspolisen år 1952 genomförd undersökning av 2 500 slumpvis utvalda fordon, varvid framgick att 61 % av personbilarna och 44 % av lastbilarna var felfria. Vid en ett par år senare gjord liknande undersökning var motsvarande siffror resp. 71 och 59 %. Av statspolisens flygande inspektioner av motor- och släpfordon åren 1957—1961 framgick, att endast resp. 20, 22, 11, 14 och 15 % av de undersökta fordonen var utan anmärkning, medan resp. 2,4, 2,6, 3,9, 4,3 och 5,9 % var i så dåligt skick att körförbud meddelades.

Liknande erfarenheter har gjorts även i utlandet. Rapporter från amerikanska delstater med periodisk fordonsbesiktning visar, att 50 % eller mera av de undersökta fordonen behöver omedelbar tillsyn i fråga om en eller flera vitala delar. I Tyskland undersöktes i Bayern åren 1949—1956 drygt 1 800 000 fordon, varav ca 540 000 före år 1952 och 1 300 000 efter ingången av nämnda år. I början av år 1952, då obligatorisk fordonsbesiktning infördes, var ungefär 40 % av de undersökta personbilarna och 50 % av lastbilarna behäftade med allvarligare fel. Redan efter två år hade dessa siffror sjunkit till resp. 20 och 35 %. I Storbritannien uppges, att mer än

40 % av antalet tio år eller äldre bilar underkändes i samband med införandet av obligatorisk fordonsbesiktning.

Utredningen konstaterar, att officiell statistik över *arten av de fel* som upptäcktes vid nuvarande löpande fordonskontroll saknas. Av bl. a. vissa undersökningar inom statens trafiksäkerhetsråd framgår dock, att ett betydande antal fordon framföres med fel på så vitala delar som belysning, styrinrättning och bromsar. — I anslutning härtill framhåller utredningen, att den löpande kontroll som nu utföres genom flygande inspektion icke kan anses tillfyllest, då blott mindre än en tiondedel av fordonsbeståndet statistiskt sett kan kontrolleras årligen.

Sammanfattningsvis konstaterar utredningen, att i flertalet av de mest motoriserade länderna det ansetts nödvändigt att införa någon form av periodisk fordonskontroll. I den mån man kunnat mäta verkningarna härav har befunnits, att verksamheten lett till en förbättrad trafiksäkerhet. Periodisk fordonskontroll anses också göra fordonsförarna uppmärksammade på betydelsen av en effektiv och fortlöpande fordonsvård. Det har även gjorts gällande, att kvaliteten på bilverkstädernas arbete förbättras på grund av den kontroll därav, som den periodiska fordonskontrollen medför. Från samhällets sida har tidigare utfärdats föreskrifter om periodisk kontroll av t. ex. fartyg, flygplan och hissar till skydd för allmänheten mot olycksfall på grund av tekniska felaktigheter eller brister. Med hänsyn till de allt större risker, som är förenade med den växande fordonstrafiken, anser utredningen naturligt och också nödvändigt, att samhället tillser att även den olycksbegränsande faktor som en effektiv periodisk fordonskontroll utan tvekan innebär snarast möjligt tillskapas. Detta har också understrukits i de remissyttranden som avgivits över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1960 framlagda förslag i frågan.

2. Säkerhetsinspektionens omfattning

Utredningen anser, att i princip samtliga i bilregister upptagna motor- och släpfordon bör omfattas av bestämmelserna om säkerhetsinspektion för att denna skall få största möjliga effektivitet. Av olika skäl bör emellertid vissa grupper av fordon kunna undantagas utan att säkerhetsinspektionens syfte eftersättes. Detta gäller i första hand de fordon, som redan är föremål för periodisk kontrollbesiktning. Med hänsyn till gällande föreskrifter rörande periodisk tillsyn av krigsmakten tillhöriga motor- och släpfordon bör jämväl dessa undantagas. Undantag förordas slutligen för släpplädar. Utredningen har icke ansett säkerhetsinspektion erforderlig för mopeder. Inspektion av tyngre lastbilar ävensom av därtill kopplade släpvagnar kommer att ställa särskilda krav på inspektionsorganens såväl personal som utrustning och utrymme. Under inspektionens uppbyggnadstid kan därför uppstå svårigheter att utföra en fullgod inspektion av dessa fordon. Utredningen förordar emellertid, att fordonen redan från början under-

kastas bestämmelserna, men att kraven på inspektionens tekniska utförande anpassas till de under det inledande skedet tillgängliga resurserna.

Vid ingången av år 1961 var enligt utredningen drygt 40 % av bilarna äldre än fem år och ca 8 % äldre än tio år. Motsvarande procenttal för enbart personbilar var resp. 40 % och 7 %. Vid samma tidpunkt uppgick totala antalet registrerade motorcyklar till nära 168 000, varav 39 % var av 1951 års eller tidigare modell och 82 % äldre än fem år. Den kraftiga ökningen av bilbeståndet under senare år har lett till att antalet nyare bilar är ovanligt stort, varför beståndets genomsnittsålder uppenbarligen kommer att öka. År 1965 beräknas antalet personbilar, äldre än fem år, utgöra 50 % av det totala antalet samt bilar, äldre än tio år, 15 %.

Utredningen erinrar om att ett fordons kvalitet och därmed även dess trafiksäkerhet försämras med tilltagande ålder på grund av förslitning, korrosion m. m. Det är emellertid ogörligt att med ledning enbart av ett fordons ålder avgöra om det är trafiksäkert eller icke. Förekomsten av tillverkningsfel, krockskador samt onormalt slitage på vitala delar till följd av fordonsägares försumlighet eller okunnighet kan t. ex. medföra, att praktiskt taget helt nya fordon icke är i trafiksäkert skick. Utredningen stöder sig härvid på bl. a. de tidigare nämnda undersökningarna inom statens trafiksäkerhetsråd. Med hänsyn till att brister och felaktigheter uppenbarligen kan uppstå på kort tid och på även nya fordon föreslår utredningen efter bl. a. överläggningar med företrädare för motororganisationerna och bilverkstadsbranschen, att inspektion skall företagas årligen med början i princip redan då fordonet är ett år gammalt. En sådan fordonskontroll torde innebära garanti för allmänheten att ur trafiksäkerhetssynpunkt ej godtagbara fordon icke framföres i trafiken någon längre tid. Även för den enskilde fordonsägaren bör kontrollen innebära fördelar genom att han minst en gång årligen tvingas avhjälpa felaktigheter, som annars kunnat leda till trafikolycka. Ett förbättrat fordonsunderhåll bör på sikt också resultera i lägre driftkostnader.

Utredningen erinrar i sammanhanget om 1953 års trafiksäkerhetsutrednings förslag om skyldighet att i samband med överföring på ny ägare av vissa äldre fordon förete intyg, att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet skick. Genom införande av säkerhetsinspektion av den förordade omfattningen anser utredningen, att det av trafiksäkerhetsutredningen åsyftade målet i huvudsak kan uppnås, eftersom möjligheterna att sälja ett icke säkerhetsinspekterat fordon då måste bli väsentligen beskurna.

3. Inställelse till säkerhetsinspektion

För att åstadkomma en önskvärd fördelning i tiden av såväl inspektionsarbetet som den därav föranledda reparationsverksamheten föreslår utredningen, att säkerhetsinspektion bör äga rum under en för fordonet bestämd månad, *inställelsemånad*, vilken bestämmes med utgångspunkt från sista

siffran i fordonets registreringsnummer. Med hänsyn till den stora omfattningen av biltrafiken under sommarmånaderna och de i anledning därav betingade anspråken på service- och verkstadskapacitet har utredningen ansett att inställelse till säkerhetsinspektion bör begränsas under månaderna maj—augusti. Utredningens förslag framgår av följande sammanställning.

Sista siffran i fordonets registreringsnummer . . .	0 eller 1	2	3	4	5	6	7 eller 8	9
Inställelsemånad .	Jan.	Febr.	Mars	April	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.

Utredningen anser dock skäligt, att en fordonsägare bör ha rätt inställa sitt fordon för inspektion jämväl under en tid av två månader före inställelsemånaden. Vidare bör fordon, som av någon anledning icke undergått inspektion under dessa tre månader, få brukas under en tid av två månader efter inställelsemånaden, utan att detta medför straffansvar för fordonsägaren. Härigenom torde en ökad arbetsbelastning hos polis- och åklagarmyndigheterna samt domstolarna till stor del kunna undvikas. Utredningen anser, att denna tidsperiod om sammanlagt fem månader, *inställelsetermin*, under vilken säkerhetsinspektionen skall ske, ger fordonsägarna möjlighet att få inspektionen fullgjord under bekväma villkor. Inställelse lorde icke komma att ske före inställelsemånaden annat än då särskilda skäl föreligger därtill. Däremot kan befaras, att fordonsägare i större omfattning dröjer med inställelsen. För att motverka detta föreslås en förhöjd avgift för inspektion efter inställelsemånaden. Förhöjd avgift skall dock enligt förslaget icke uttagas för det fall att fordonsägare med kvitto från registreringsmyndigheten eller på annat sätt styrker, att fordonet varit överfört till bilreservregistret under inställelseterminens tre första månader.

Utredningen föreslår, att systemet för inställelse skall äga tillämpning på såväl fordon, som är registrerade vid säkerhetsinspektionens införande, som därefter registrerade fordon. Första inspektionen skall äga rum under den inställelsetermin som inträder näst efter ett år från första registreringen. Vid omregistrering till annat län skall länsstyrelse för att ett fordon inställelsemånad icke skall rubbas tilldela fordonet ett registreringsnummer, vars sista siffra överensstämmer med motsvarande siffra i det tidigare numret.

Utredningen framlägger vidare bl. a. vissa förslag rörande säkerhetsinspektionsbestämmelsernas giltighet med avseende å fordon, som under inställelsetermin undergår annan besiktning.

För att i erforderlig omfattning kunna stå till förfogande vid den tidpunkt, då bestämmelserna om säkerhetsinspektion träder i kraft, föreslås att inspektionsorganen dessförinnan bygga upp sin verksamhet successivt och att den kapacitet, som på så sätt kommer till stånd före bestämmelsernas ikraftträdande, om möjligt tages i anspråk. Det bör därför stå envar fordons-

ägare fritt att, i den mån inspektionsorganens kapacitet så tillåter, inställa fordonet för frivillig inspektion med den verkan att säkerhetsinspektion, om fordonet godkännes, anses fullgjord för närmast följande inställelsemånad.

4. Säkerhetsinspektionens utförande m. m.

Bedömningen av fordonen vid säkerhetsinspektion skall, enligt utredningen, om möjligt baseras på objektiva mätresultat.

Utredningen har närmare angivit vilka kontrollmoment som enligt dess mening bör ingå i en säkerhetsinspektion och den tekniska utrustning som anses erforderlig härför. Förslaget syftar till en kontroll av att fordonen ur trafiksäkerhetssynpunkt är i fullgott skick och att vitala delar fungerar på avsett sätt. Följande kontrollmoment bör ingå i säkerhetsinspektionen, nämligen: provkörning samt kontroll av styrinrättning, hjul och axlar, chassi, bromsar, karosseri, avgassystem jämte ljuddämpare, elektrisk utrustning och reflexanordningar, däck och fälgar samt eventuell draganordning för släpfordon.

Förrättningsmannen bör enligt utredningen ha rätt att kräva företeende av besiktningsinstrument, om han har anledning antaga att fordonet icke överensstämmer med instrumentet i fråga om förhållande som är betydelsefullt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Inspektionen bör enligt utredningens uppfattning utföras inomhus på för ändamålet särskilt iordningställt utrymme och med tillgång till i huvudsak följande utrustning. Inspektionsgrop eller vagnlyftare kräves för att fordonet lätt skall bli tillgängligt för inspektion underifrån. Vidare skall axlarna kunna lyftas medelst domkraft för avlastning av hjulen. För kontroll av framhjulsinställningen torde spårkontrollplatta vara tillfyllest. För undersökning av framhjulens balans och lagrens tillstånd anses s. k. hjulspinner vara önskvärd. Anordning för mätning av bromskraften skall ingå som obligatorisk utrustning. Emellertid torde, åtminstone under viss övergångstid, anspråken på utrustningen få sättas lägre. Detta gäller särskilt inspektionsorgan på mindre orter. På plats där lämplig provsträcka finnes bör därför bromsprov med användning av retardationsmätare kunna godtagas tills vidare. Slutligen framhåller utredningen, att pedaltrycksmätare erfordras för bestämmande av bromspedaltrycket samt belysningsmätare eller ljusinställningsinstrument för kontroll av belysningen.

I fråga om beskaffenheten av och kontrollen över kopplingsanordningar för släpfordon framhålles i huvudsak följande.

Frågan rörande kopplingsanordningarnas beskaffenhet är i hög grad tekniskt betonad och fordrar omfattande tekniska analyser. Ämnet är redan föremål för ingående behandling av inom landet tillgänglig expertis på om-

rådet. Sålunda har inom Sveriges mekanförbunds standardcentral tillsatts en specialkommitté — vari bland andra ingår företrädare för vissa myndigheter — med uppgift att utarbeta standards för släpvagnskopplingar. En särskild arbetsgrupp inom kommittén har framlagt teoretiska grunder för beräkning av de i kopplingarna uppkommande krafterna och avser att jämväl utföra vissa praktiska undersökningar. Vidare har arbetsgruppen utarbetat förslag till dragbalkstyper. Vissa resultat har redan uppnåtts eller väntas inom en nära framtid. Med hänsyn härtill och för att undvika dubbelarbete finner utredningen det lämpligast, att slutresultaten av nämnda kommittés undersökningar avvaktas.

Vad angår kontrollen av kopplingsanordningar anser utredningen, att denna fråga kommer att lösas vid ett genomförande av det förslag till säkerhetsinspektion som framlagts.

5. Efterlevnaden av bestämmelserna om säkerhetsinspektion

Utredningen konstaterar, att kontrollen över att fordonsägare fullgör sin skyldighet att inställa fordon till säkerhetsinspektion kan tänkas ske antingen genom bilregistren hos länsstyrelserna eller genom centrala bilregistret hos statistiska centralbyrån eller genom polisens försorg med hjälp av särskilda på fordonen fästade kontrollmärken.

En kontroll genom *länsstyrelsernas bilregister* förutsätter enligt utredningen, att vid säkerhetsinspektion godkänt fordon rapporteras till vederbörande bilregister genom insändande av t. ex. kopia av inspektionsprotokoll. Detta skulle förutsätta årlig genomgång av samtliga besiktningsinstrument för att konstatera på vilka instrument uppgift om godkänd inspektion saknades. I ifrågakommande fall skulle på särskild blankett vederbörande fordonsägare påminnas om säkerhetsinspektion. Kostnaderna för en dylik kontroll har av utredningen uppskattats till ca 250 000 kr. per år, vartill skulle komma vissa ytterligare kostnader av svårbedömd storlek.

Centrala bilregistret undergår sedan en tid tillbaka en genomgripande omorganisation och rationalisering men saknar f. n. aktuella uppgifter om fordonsägarnas namn och adresser. Först efter genomförandet av en andra etapp i omorganisationen, som beräknas ske under de närmaste åren, är avsikten att genomföra en ändring även härutinnan. Detta skulle innebära att registret, som med ungefär en månads eftersläpning kommer att utgöra en replik av länsregistren, kan användas för övervakningen. Kostnaderna för en sådan kontroll har endast kunnat beräknas i grova drag och anses icke komma att överstiga 300 000 kr. per år. Utredningen noterar, att kostnaden skulle bli densamma även med månatlig övervakning. I länsalternativet fick man i detta fall beräkna en tillkommande kostnad av ungefär 200 000 kr. per år.

En kontroll genom *polisens försorg*, som icke förutsätter, att fordonen förses med utifrån synligt bevis om godkänd säkerhetsinspektion utan en-

dast bygger på polisens normala trafikövervakande verksamhet, anser utredningen icke tillfredsställande vare sig från kontrollsynpunkt eller med hänsyn till de olägenheter som skulle förorsakas fordonsägarna. En kontroll med hjälp av på fordonen anbragta kontrollmärken finner utredningen kunna vara förenad med vissa olägenheter under inspektionsverksamhetens uppbyggnadsskede, d. v. s. innan samtliga ifrågakommande fordon ännu försetts med märken. Då dessa olägenheter emellertid skulle bli av kortvarig natur, finner utredningen sig böra förorda detta system. Också de goda utländska erfarenheterna av systemet tillmätas därvid betydelse, vartill kommer, att inga större olägenheter torde vara förbundna med en övergång till annan kontrollform, därest detta i framtiden skulle visa sig önskvärt.

Om märkenas närmare utformning och användande anför utredningen bl. a. följande. Ettärke av ifrågavarande slag bör innehålla uppgift om tidpunkten för kommande inspektion. I syfte att underlätta polisens kontroll bör färgen på märket varieras från år till år. Genom någon form av kodbeteckning skall framgå vem som utfört inspektionen. Vidare bör märkena tillhandahållas i löpande nummerföljd samt vara så utförda att de icke kan avlägsnas från underlaget utan att samtidigt förstöras. För att underlätta kontrollen över inspektionsskyldighetens fullgörande och till upplysning om kommande inspektionstillfälle bör alla fordon, som är underkastade bestämmelserna, snarast möjligt förses med kontrollmärken. Även nya fordon bör således erhålla märken, vilka lämpligen tillhandahållas av länsstyrelserna avgiftsfritt vid fordonens registrering. Märket föreslås i fråga om bilar placerat på nedre delen av vindrutan eller någon av ventilationsrutorna.

Utredningen anser, att fordonsägare, med stöd av inspektionsprotokoll eller annan handling, skall kunna utfå duplett av skadat eller förkommetärke. Kostnaderna för en övervakning via kontrollmärken utgöres i huvudsak av inköpskostnaderna för märkena samt kostnaderna för distribution och erforderlig kontroll över att märkena icke otillbörligen utnyttjas. För statsverkets del torde kostnaderna icke överstiga 50 000 kr. per år.

Utredningen framhåller, att fordonsägare som bryter mot bestämmelserna rörande kontrollbesiktning straffas med dagsböter och att orsaken härtill synes vara att försummad besiktningsskyldighet bedömts utgöra en allvarlig förseelse i trafiksäkerhetskänseende. Ett liknande betraktelsesätt bör anläggas också på *förseelser* mot bestämmelserna angående säkerhetsinspektion. Bestämmelserna bör utformas så att skyldigheten att fullgöra inspektion göres beroende av om fordonet tages i bruk på väg. Straff bör enligt utredningen vara stadgat även för det fall, att säkerhetsinspektion visserligen ägt rum men fordonet icke är försett med kontrollärke. Straff för sådan förseelse torde böra bestämmas till böter direkt i penningar. Sådan påföljd bör ej ifrågakomma om kontrollärke förstörts eller förkommit och fordonsägaren gjort vad på honom ankommer för att snarast möjligt förse fordonet med nyttärke.

6. Säkerhetsinspektionens organisation

Utredningen framhåller, att *statens bilinspektion* inrättats för att bl. a. ombesörja kontrollen över fordonsbeståndet i landet. Det har därför i och för sig synts utredningen naturligt att anförtro bilinspektionen även uppgiften att utföra säkerhetsinspektion. En av de viktigaste fördelarna med en sådan anordning skulle vara att betryggande garantier för opartiska och enhetliga inspektioner erhålles. En icke oväsentlig nackdel med ett inspektionssystem i helt statlig regi är emellertid, att verksamheten kan komma att hindras av svårigheter att med erforderlig snabbhet anpassa resurserna efter uppträdande behov. Detta gäller icke minst i fråga om personalrekryteringen. Dessutom föreligger en allmän strävan från statsmakternas sida att begränsa utbyggnaden av den statliga förvaltningsapparaten.

Utredningens huvuduppgift har emellertid varit att pröva alternativa organ till *statens bilinspektion* för omhändertagandet av säkerhetsinspektionen. Valet har därför enligt utredningen kommit att stå mellan, å ena sidan, bilverkstäder och liknande och, å andra sidan, särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter.

En av bevekelsegrunderna bakom den i direktiven antydda möjligheten att anförtro inspektionsverksamheten åt *bilverkstäder och serviceanläggningar* är det av samhällsekonomiska hänsyn föranledda önskemålet att utnyttja den tidvis lediga kapacitet hos dessa organ, som kan uppstå genom säsongmässiga variationer i sysselsättningen. Utredningen har icke funnit verkstädernas tidvis lediga kapacitet vara av den omfattningen att det av angivna skäl kan anses särskilt motiverat att säkerhetsinspektionen anförtros bilverkstäder och liknande. Däremot anser utredningen, att säkerhetsinspektionen om möjligt tidsmässigt bör förläggas så, att de av inspektionen föranledda reparationerna i görligaste mån utföres under den tid, då verkstäderna erfarenhetsmässigt är minst belastade.

Bilverkstadsalternativet innebär, anser utredningen, vissa fördelar i jämförelse med övriga alternativ bl. a. därför att verkstäder skulle kunna auktoriseras att utföra säkerhetsinspektion i så stort antal och på så många platser att fordonsägarna skulle kunna få inspektionerna utförda utan att behöva resa några längre sträckor och utan större tidsutdräkt. Utredningen finner emellertid, att alternativet med verkstäder som inspektionsorgan medför vissa väsentliga nackdelar. Sålunda anses den möjligheten icke kunna uteslutas, att en verkstad av vinstintresse utnyttjar säkerhetsinspektionen för att söka tvinga fram ur trafiksäkerhetssynpunkt onödiga reparationer. Risk föreligger också, att verkstäder i första hand ser till det reklamvärde som är förknippat med inspektionsverksamheten och att denna därför icke ägnas nödig omsorg. Konkurrensen mellan verkstäderna torde också, anför utredningen, kunna medföra, att en viss överkapacitet för utförande av säkerhetsinspektion kommer till stånd.

Det tredje alternativet — särskilda för ändamålet inrättade *inspektionsanstalter* — anser utredningen innebära vissa väsentliga fördelar i jämförelse med övriga alternativ under förutsättning att kommersiella intressen icke får göra sig gällande i verksamheten och att den bedrivs utan vinstsyfte. Betyggande garantier för opartiskt utförda inspektioner torde enligt utredningen kunna påräknas. Verksamheten bör härigenom kunna få allmänhetens förtroende i större utsträckning än vid ett förverkligande av verkstadsalternativet. Betydande möjligheter föreligger att erhålla smidighet i organisationen och att lätt anpassa resurserna efter växlande behov. Staten åsamkas icke andra kostnader än för kontrollen över verksamheten. Denna kontroll blir lättare att handha och av mindre omfattning än vid verkstadsalternativet. Goda utsikter föreligger att genom ett landsomfattande nät av anstalter bereda tillfredsställande möjligheter för fordonsägarna att snabbt och bekvämt få sina fordon kontrollerade. Kraven på inspektionen kan sättas avsevärt högre än om verkstadsalternativet väljes. Förutsättningarna för enhetlighet i utförande av inspektionerna och bedömningen blir avsevärt större än om inspektionsverksamheten anförtros verkstäder.

Enligt utredningen kan givetvis vissa invändningar riktas mot alternativet med inspektionsanstalter. Fordonsägarna åsamkas längre resor och möjligen längre väntetider än vid verkstadsalternativet. Med hänsyn till att antalet redan befintliga inspektionsanstalter är förhållandevis ringa, skulle kostnaderna för upprättande av erforderligt antal ytterligare anstalter bli ganska stora, dock ej större än vid ett realiserande av verkstadsalternativet. Vidare föreligger risk att anstalterna ej kan bereda sin personal full sysselsättning under viss del av sommarhalvåret, då verksamheten i möjligaste mån bör begränsas på grund av önskemålet att till vinterhalvåret förskjuta tyngdpunkten i utförandet av de av inspektionen föranledda reparationerna.

Utöver de i det föregående diskuterade tre alternativen för säkerhetsinspektionens handhavande har utredningen även övervägt en kombination av alternativen på så sätt att statens bilinspektion skulle åläggas ansvaret för inspektionsverksamheten, medan verkstäder eller privata inspektionsanstalter efter särskilt tillstånd skulle utföra inspektioner på platser, där bilinspektionen saknade erforderliga resurser. Utredningen har emellertid av olika skäl icke funnit sig böra förorda ett sådant arrangemang.

Utredningen föreslår, att frågan om säkerhetsinspektionens handhavande löses efter principen med särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter. Med denna utgångspunkt har utredningen haft vissa överläggningar med MRF och motororganisationerna i syfte att finna en praktisk lösning. MRF har uppgivit, att förbundet har speciella möjligheter att lösa hithörande problem med ett minimum av investeringar och störningar på arbetsmarknaden. Den pågående strukturförändringen

inom bilreparationsbranschen med allt längre driven märkesspecialisering har medfört, att ett antal icke märkesspecialiserade bilverkstäder fått sina förutsättningar försämrade. Vid flertalet av företagen finnes kunnig och erfaren arbetskraft. Enligt förbundets uppfattning skulle i viss utsträckning dessa företags lokaler och personal relativt lätt kunna ställas till förfogande för säkerhetsinspektionsverksamhet. Likaledes skulle frågan om att tillfälligt överföra arbetskraft från bilverkstäder till inspektionsanstalterna under dessas högsysselsättningsperioder kunna lösas. Härigenom skulle antalet vid inspektionsanstalterna fast anställda kunna hållas nere.

Motororganisationernas samarbetsdelegation, vari ingår representanter för KAK, M och MHF, har framhållit, att motororganisationerna varken kan eller vill åtaga sig att ensamma organisera och i egen regi driva en obligatorisk säkerhetsinspektion, men att man är villig att i en eller annan form lämna sin medverkan därtill. Delegationen har vidare förklarat sig vilja avvakta utredningens slutliga förslag, innan definitiv ståndpunkt i frågan tages.

MRF:s erbjudande har lämnats under den förutsättningen, att i princip all säkerhetsinspektion skall utföras av ett av förbundet bildat bolag. Ett villkor för förbundets engagement har varit, att full kostnadstäckning för verksamheten erhålles och att förbundet eller dess medlemmar ej åläggas andra ekonomiska förpliktelser än att satsa bolagets aktiekapital. Vidare har förutsatts, att inspektionsverksamheten organiseras och finansieras enligt av myndigheterna godkända riktlinjer. Tillsynen över verksamheten, vilken skulle drivas utan vinstsyfte och avskild från förbundets verksamhet i övrigt, har förutsatts utövad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som också funnits böra meddela detaljanvisningar rörande det tekniska utförandet av inspektionerna samt kontrollera inspektionsverksamhetens fullgörande på fältet. Med ledning av fordonens antal och fördelning över landet samt arbetsmarknadsstyrelsens indelning av riket i A- och B-regioner har beräknats, att inspektionsverksamheten bör lokaliseras till 126 orter, varav 22 s. k. mottagningsorter, där personal från stationära anstalter under vissa dagar skall utföra säkerhetsinspektion. På ett tjugotal av de orter, där stationära anstalter ansetts nödvändiga, har redan befintliga och till MRF anslutna bilprovningsanläggningar beräknats kunna övertagas av bolaget. På övriga ca 80 platser har sammanlagt mer än 100 bilverkstadsägare förklarat sig villiga att genom uthyrning eller annorledes ställa lokaler, utrustning och personal till förfogande för inspektionsverksamheten. Kostnaderna för anskaffande och iordningställande av erforderliga inspektionslokaler har beräknats till lägst 2 mkr. Anskaffningskostnaderna för den för säkerhetsinspektionen erforderliga utrustningen vid anstalterna har uppskattats till sammanlagt ca 5 mkr. Erforderlig teknisk personal har beräknats till drygt 700 personer, varav ungefär 500 heltidsanställda. Behovet av icke heltidsanställd personal har bedömts kunna täckas genom avtal med verkstäder

på respektive orter om utlåning av arbetskraft för periodvis tjänstgöring hos anstalterna. För verksamhetens igångsättning erforderligt kapital har uppskattats till 10 mkr.

Utredningen uttalar, att det utan tvekan är mest ändamålsenligt, att inspektionsverksamheten anförtros ett enda riksomfattande företag. Härigenom kan på ett enkelt sätt åstadkommas den resultatutjämnning mellan anstalter i olika delar av landet, vilken är en förutsättning för att enhetliga inspektionsavgifter skall kunna tillämpas. Några egentliga fördelar synes utredningen ej heller stå att vinna genom att inspektionsverksamheten splittas på flera företag. Däremot torde en sådan anordning kunna medföra nackdelar i form av t. ex. ökade kostnader och därmed höjda inspektionsavgifter samt sämre möjligheter till effektiv administration och kontroll. Utredningen förutsätter, att om ett enda riksomfattande företag bildas redan befintliga bilprovningsanläggningar genom försäljning eller uthyrning anslutes till detta, i den mån de nuvarande ägarna anser det önskvärt. Skulle emellertid flera företag erhålla auktorisation att utföra säkerhetsinspektion måste någon form av resultatutjämnning mellan företagen tillskapas. Detta bör lämpligen ske genom inrättandet av en särskild fond under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning, vartill överskott inleveras och varifrån bidrag utgår till företag med underskott i verksamheten.

MRF:s förslag har, framhåller utredningen, utarbetats under beaktande av utredningens synpunkter på hur säkerhetsinspektion lämpligen bör utföras, organiseras och kontrolleras. Utredningen har således icke några principiella invändningar mot förslagets utformning. Förbundets prognoser och beräkningar anses i stort sett realistiska. Med hänsyn härtill förordar utredningen, att inspektionsuppgiften anförtros det av MRF föreslagna bolaget.

Inspektionsverksamheten bör enligt utredningens mening bedrivas i aktiebolags form med beaktande av följande. I bolagsordningen skall intagas en bestämmelse, att bolaget skall ha till syfte att främja en förbättrad fordonsstandard. Ändamålet med verksamheten skall vara att utföra säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade anvisningar och mot fastställda avgifter. Några rabatter får icke förekomma. Därjämte må bolaget utföra annan med säkerhetsinspektion likartad verksamhet i den mån och på de villkor väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medger. Verksamheten får således icke innefatta t. ex. försäljning av fordon eller fordonsdetaljer. I den mån annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd verksamhet än säkerhetsinspektion utföres, skall kostnader och intäkter i anledning härav särredovisas. I bolagsordningen skall vidare vara föreskrivet, att eventuell vinst skall disponeras i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar. Någon utdelning till aktieägarna får icke ske. Sedan i lag föreskriven fondering ägt rum, bör eventuellt därefter överblivna vinstmedel kvarstå hos bolaget i den utsträckning som erfordras för en tillfredsställande finansiering av verksam-

heten med säkerhetsinspektion. Kungl. Maj:t skall äga utse en styrelseledamot och en revisor i bolaget jämte ersättare för dessa. Minst en av bolagets revisorer skall vara auktoriserad. Vidare skall gälla, att bolagets behållna tillgångar — utöver vad som motsvarar tillskjutet aktiekapital — vid bolagets upplösning skall användas på sätt Kungl. Maj:t bestämmer. Alla inspektionsanstalter bör, oberoende av äganderättsförhållandena, ha en gemensam, neutral benämning. Auktoriserat företag bör vidare icke tillåtas bedriva reklam eller annan upplysningsverksamhet i vidare mån än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medger.

De personer som genom att utfärda bevis om inspektion närmast skall svara för inspektionens rätta utförande, bör enligt utredningen erhålla särskilt behörighetsbevis som bilprovare och inneha lägst s. k. a-montörskompetens. Dessa bör, anför utredningen, ej inneha några polisiära funktioner och ej vara skyldiga att till polismyndighet anmäla bristfälligheter hos inspekterade fordon.

Möjlighet till överprövning av bilprovares beslut i anledning av säkerhetsinspektion anser utredningen ej böra föreligga, medan däremot fordonsägare bör kunna uppsöka annan inspektionsanstalt och därvid få sitt fordon provat på nytt. Utredningen har också förutsatt, att mera uppenbara missgrepp från bilprovares sida skall kunna anmälas till de i det följande angivna övervakande organen.

Utredningen anser, att övervakningen från det allmännas sida över säkerhetsinspektionens omhänderthavande bör åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid styrelsen i frågor som har samband med inspektionsverksamhetens mera allmänna utformning och bedrivande bör samråda med ett särskilt till styrelsen knutet organ, förslagvis kallat *bilprovningrådet*. Rådet bör enligt utredningen ges en sådan sammansättning att det erhåller erforderlig förankring hos de av säkerhetsinspektionen berörda intressena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter skall enligt förslaget i huvudsak bestå i följande, nämligen att fastställa kvalifikationer för bilprovare samt krav på utrustning vid inspektionsanstalt, att utöva kontroll över anstalterna bl. a. med hjälp av befattningshavare hos statens bilinspektion, att sörja för anskaffning och distribution av kontrollmärken samt att framlägga förslag hos Kungl. Maj:t om inspektionsavgifternas storlek.

De fortlöpande arbetsuppgifterna anser utredningen erfordra viss mindre personalförstärkning på styrelsens trafikbyrå.

Ett alternativ till den i det föregående angivna lösningen rörande huvudmannskapet för inspektionsanstalterna kan enligt utredningen tänkas i den formen att verksamheten uppdrages åt ett särskilt för ändamålet bildat statligt aktiebolag. Inspektionsverksamheten skulle även i detta fall i allt

väsentligt utföras, organiseras och kontrolleras på samma sätt som utredningen förordad för sitt huvudalternativ.

7. Finansieringsfrågan

Enligt utredningen föreligger olika möjligheter i fråga om sättet att täcka de i samband med säkerhetsinspektionen uppkommande kostnaderna. En möjlighet är att staten bestrider kostnaderna på samma sätt som nu sker i fråga om statens bilinspektion. Såsom 1958 års besparingsutredning och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisat, har detta system emellertid medfört ett icke obetydligt merarbete för bilinspektionen till följd av en viss benägenhet hos fordonsägarna att inställa sina fordon för besiktning utan att fordonen är i godtagbart skick. Liknande olägenheter torde uppkomma, därest detta finansieringssätt tillämpas i fråga om säkerhetsinspektionen. Ett annat sätt, vilket utredningen förordar, är att inspektionsverksamheten finansieras genom särskilda avgifter, som uttages i samband med inspektionen och vilka avpassas efter de kostnader som olika fordonskategorier medför. Avgifterna bör vara enhetliga för hela landet och beräknas så att intäkterna av inspektionsverksamheten i hela landet täcker de totala kostnaderna för densamma. Överskott av verksamheten i landets mera tätbefolkade delar, där förutsättningar föreligger för en rationell drift av inspektionsverksamheten, bör således användas för att täcka underskott i glesbygderna. I likhet med vad som gäller för övriga avgifter för förrättningar jämlikt vägtrafikförordningen, bör avgifterna för säkerhetsinspektion fastställas av Kungl. Maj:t.

I betänkandet redogöres för ett av MRF på basis av gjorda tidsstudier m. m. för utredningen framlagt förslag till inspektionsavgifter. Förslagets innebörd framgår av följande sammanställning.

	Avgift för säkerhetsin- spektion	Avgift för efterkontroll
Personbil samt lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton.....	20 kr	10 kr
Buss samt lastbil med totalvikt högre än 3,5 ton	40 »	20 »
Släpvagn	20 »	10 »
Motorcykel.....	10 »	5 »

Enligt MRF:s förslag bör avgift för efterkontroll av fordon, som underkänts endast på grund av smärre, lätt kontrollerbara felaktigheter, exempelvis spräckt backspegel eller felaktigt signalhorn, icke utgå. Först om felaktigheten är av sådan art, att fordonet måste införas i inspektionshallen för kontroll, bör avgift uttagas.

Enligt utredningens mening torde vid den föreslagna omfattningen av säkerhetsinspektion för personbilar avgiften kunna sättas något lägre. Ett definitivt ställningstagande till avgiftens storlek torde kräva praktisk erfarenhet av verksamheten. Avgiften skall enligt förslaget årligen omprövas.

III. Remissyttrandena

1. Behovet av allmän periodisk fordonskontroll

I så gott som samtliga yttranden ansluter man sig i princip till tanken på införandet av en periodisk fordonskontroll. Förslaget betecknas på några håll som ytterst angeläget och synnerligen välmotiverat. Endast *Sveriges motorcykelhandlares riksförbund* uttalar sig uttryckligen emot att någon form av obligatorisk säkerhetsinspektion på grundval av utredningsförslaget införes.

Hos åtskilliga remissinstanser har det positiva ställningstagandet till reformen föregåtts av viss tveksamhet. Således har i många fall ifrågasatts, om inte den ekonomiska insatsen för en reform som den föreslagna skulle ge bättre utdelning, om den tillföres andra områden av trafiksäkerhetsarbetet. *Riksåklagarämbetet* anför, att en utbyggnad av trafikövervakningen är av högre angelägenhetsgrad än införandet av en periodisk fordonskontroll. Det är dock tydligt, att en dylik kontroll i och för sig måste utgöra ett betydelsefullt led i strävandena mot ökad trafiksäkerhet. Med nyss nämnda reservation kan ämbetet därför i princip förorda införandet i någon form av en allmän efterkontroll av motorfordon och släpvagnar. Eftersom fordon med tekniskt undermålig utrustning är en av de många bidragande orsakerna till trafikolyckor finner *LO* det tillfredsställande att problemet uppmärksammas. *LO* ifrågasätter emellertid om kostnaden för reformen kan anses motiverad med hänsyn till nyttan av densamma. I yttrandet utgår man från en total årlig kostnad för trafikolycksfallen om 1 000 mkr. och att de olyckor som beror på felaktigheter hos fordonen utgör fem procent av totalsiffran. Då den föreslagna fordonskontrollen inte kan förväntas avlägsna ens hälften av de brister som kan förorsaka olycksfall, framstår det som oproportionerligt att nu sätta in ett belopp på reformen som i direkta samt indirekta kostnader i form av arbetstidsförlust m. m. kan beräknas komma att uppgå till sammanlagt omkring 100 mkr. Liknande överväganden redovisas i yttrandena från *Svenska teknologföreningen*, *M* och *Svenska metallindustriarbetareförbundet*.

De betänkligheter från ekonomisk synpunkt som således framkommit, har lett till att man förordat reformens genomförande i mindre omfattning än utredningen tänkt sig.

I några yttranden har såsom alternativ eller komplement till ett system med periodisk säkerhetsbesiktning framförts tanken på särskild besiktning i samband med överlåtelse av fordon. Uttalanden i sådan riktning förekommer i yttrandena från *riksåklagarämbetet*, *riksrevisionsverket*, *länsstyrelser-*

na i Malmöhus och Jämtlands län, Svenska teknologföreningen, Svenska bilförsäkringsföreningen, Fomo och RLF.

2. Säkerhetsinspektionens omfattning

Beträffande utredningens förslag att från säkerhetsinspektion bör undantagas de kategorier fordon som f. n. är underkastade bestämmelserna om periodisk kontrollbesiktning ifrågasätter *generalpoststyrelsen*, *ett par länsstyrelser* och *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*, om icke nämnda bestämmelser skulle kunna samordnas med reglerna om säkerhetsinspektion.

Förslaget att undanta krigsmakten tillhöriga fordon från inspektionsplikten möter erinran endast från *Föreningen Sveriges polismästare*.

Generalpoststyrelsen och *järnvägsstyrelsen* förutsätter, att motsvarande undantagsregler som nu gäller i fråga om kontrollbesiktning av dessa verk tillhöriga fordon meddelas beträffande säkerhetsinspektion.

Länsstyrelsen i Örebro län anser, att även mopeder bör inspekteras.

Av det sjuttiootal remissinstanser som särskilt berört förslaget att säkerhetsinspektion skall företagas årligen med början när fordonet är ett år gammalt har sjuutton i princip anslutit sig härtill, nämligen *statspolisintendenten*, *generalpoststyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens biltrafiknämnd*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Hallands, Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs och Norrbottens län*, *Svenska bilförsäkringsföreningen*, *NTF*, *KAK*, *MHF*, *MRF*, *Sveriges motorcykelfabrikanters förening* och *Trafikförsäkringsföreningen*. Sjuutton remissinstanser har tagit avstånd från tanken på en så omfattande inspektion. Dessa är *statens trafiksäkerhetsråd*, *statskontoret*, *kommerskollegium*, *länsstyrelserna i Gotlands, Kristianstads, Gävleborgs och Västerbottens län*, *Automobilbesiktningsmännens förening*, *Föreningen Sveriges landsfiskaler*, *Föreningen Sveriges polismästare*, *Föreningen Sveriges stadsdomare*, *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*, *RLF*, *Svenska företagares riksförbund*, *Sveriges motorcykelhandlares riksförbund*, *Svenska polisförbundet* och *Akeriföretagarnas centralförening*. Främst tre men även två och fem år har i dessa yttranden angivits vara lämplig åldersgräns för inspektionsskyldighetens inträdande. I fråga om periodiciteten har endast någon enstaka remissinstans ifrågasatt längre tid än ett år mellan inspektionerna. — Återstående omkring trettiofem remissinstanser har icke uttalat någon bestämd uppfattning i frågan om lämplig åldersgräns.

Som skäl emot att inbegripa yngre fordon i inspektionsförfarandet har anförts bl. a., att nya fordon representerar ett betydande kapitalvärde, vilket talar för att ägarna ägnar sådana fordon nödig omsorg. Vidare tillförsäkras köpare av nytt fordon regelmässigt omfattande garantiförmåner, som under viss tid efter förvärvet möjliggör kontroll och justering utan kostnad för ägaren. I stor utsträckning förekommer också vagnskadeförsäkring beträffande nya fordon.

I flera yttranden ifrågasättes, om det av utredningen redovisade materialet rörande förekomsten av fel hos fordon är representativt för fordonsbeståndet i landet. *Statskontoret* har ansett det önskvärt att få detta spörsmål bättre belyst, innan ståndpunkt tages i frågan, och har i sådant syfte hos statspolisen hemställt, att de flygande inspektionerna under någon tid skulle företrädesvis inriktas på personbilar av yngre årsmodell. Statspolisens undersökning har ägt rum under september 1962 och omfattat sammanlagt 5 521 personbilar av årsmodellerna 1959—1962. Bilarna har uttagits slumpvis. Resultatet av den verkställda undersökningen visar beträffande personalbilar av årsmodellerna 1959—1961, att resp. 80, 82 och 88 % var utan anmärkning eller behäftade med bristfälligheter, som hade ringa eller ingen betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med hänsyn till det förhållandevis breda underlag, på vilken denna statistik vilar, anser statskontoret att den är förtjänt av att beaktas vid utformandet av bestämmelserna för den kommande inspektionsverksamheten. För egen del anser statskontoret, att den ger stöd åt uppfattningen att konsekvenserna icke behövde bli allvarliga, därest man i den bilägande allmänhetens intresse skulle undantaga vissa av de nyaste årsmodellerna från säkerhetsinspektion. — Även *riksåklagarämbetet*, *statspolisintendenten*, *länsstyrelsen i Uppsala län*, *Automobilbesiktningsmännens förening* och *M* åberopar sig på denna nya undersökning.

En rad remissorgan betonar kraftigt vikten av att inspektionen från början löper smidigt så att köbildning och väntetider med därav följande kostnader och irritation för allmänheten undviks. Möjligheterna att redan från början skapa resurser — i form av lokaler, utrustning och utbildad personal — med tillräcklig kapacitet för en verksamhet i full skala ifrågasättes. Det framhålles, att vid ett successivt genomförande skulle vinnas värdefulla erfarenheter för en fortsatt rationell uppbyggnad. Således bör man, anför bl. a. *Automobilbesiktningsmännens förening* och *Svenska polisförbundet*, innan verksamheten fullt utbygges, vinna klarhet i exempelvis sådana frågor som vilka orter allmänheten kommer att frekventera eller när under inställetsterminerna fordonen kommer att inställas.

Oavsett vilken uppfattning man haft i frågan om vilka fordon som slutligen bör inspekteras enligt det nya systemet har i en rad remissyttranden avgivits förslag om en lämplig åldersgräns att gälla under systemets uppbyggnadsskede. Härvid har i ett femtontal yttranden förordats tre år från fordonets första registrering, i nio yttranden nämns en fordonsålder av fem år som en lämplig avgränsning, varjämte enstaka röster höjts till förmån för att årsklasser under två, fyra, sju, åtta eller tio år borde undantagas. *Statspolisintendenten* anser, att en smidig anpassning till kontrollapparatusens resurser skulle möjliggöras, om det överlämnades till Kungl. Maj:t att bestämma vilka årsklasser inspektionsskyldigheten skall omfatta.

Utredningens förslag att under en uppbyggnadstid kraven på en fullgod inspektion skulle efterges beträffande de tyngre fordonen har mött gensagor bl. a. från *länsstyrelserna i Södermanlands och Blekinge län, Automobilbesiktningsmännens förening, KAK, M, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska polisförbundet*. Några remissinstanser, bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd*, anser att om undantag göres beträffande yngre fordon detta ej bör omfatta de tyngre fordonen.

3. Inställelse till säkerhetsinspektion

Svea hovrätt anser, att inställelseterminen bör begränsas till en månad före och en månad efter inställelsemånaden. Hovrätten finner det därjämte böra stadgas, att ägare av fordon, som överförts till reservregister må — därest inställelsetermin för säkerhetsinspektion av fordonet helt infaller under tiden för avregistreringen — inställa fordonet för inspektion antingen under den närmast före avregistreringen infallande månaden eller under de två närmaste månaderna efter det fordonet åter registrerats. Även *generalpoststyrelsen, statskontoret, länsstyrelsen i Gävleborgs län, Föreningen Sveriges landsfiskaler och MRF* finner en förkortning av terminen böra övervägas. *Kommerskollegium* anser å andra sidan den föreslagna terminen under vissa förhållanden vara för kort. *KAK* jämte de i *Näringslivets trafikdelegation* ingående organisationerna har uttalat önskemål om jämväl maj och juni som ordinarie inställelsemånader, medan *generalpoststyrelsen* funnit lämpligt att utökning sker med maj och augusti månader. *Svenska teknologföreningen* anser, att årets samtliga månader bör vara inställelsemånader.

4. Säkerhetsinspektionens utförande m. m.

Utredningens förslag rörande inspektionens tekniska genomförande har i huvudsak ej mött erinran. Således har bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *Automobilbesiktningsmännens förening* funnit inspektionsprogrammet lämpligt avvägt. Dock finner *länsstyrelsen i Jämtlands län* och *Svenska teknologföreningen*, att det tekniska utförandet kan vara mindre omfattande och inskränkas till provkörning jämte kontroll av styrning, hjul, belysning och eventuell draganordning. I några yttranden framhålles, att förslaget utgör ett absolut minimiprogram. Enligt *statens trafiksäkerhetsråd* och *Svenska polisförbundet* bör obligatoriska koloxidprov ingå vid säkerhetsinspektion.

MHF påpekar, att bromsprov på väg genom uppmätning av retardationen med retardationsmätare eller uppmätning av bromssträckans längd icke kan anses ge tillräckligt objektiva värden. Förbundet kan icke biträda förslaget, att ens under en övergångstid uppmätande av bromssträckans längd blir avgörande för fastställande av bromseffekten. *M* finner för sin del, att under viss övergångstid, särskilt på mindre orter, avkall i fråga om kravet på bromskraftmätare kan göras och bromsprov genomföras enbart vid provkörning.

Överståthållarämbetet, Fomo och *M* anser, att besiktningsinstrument alltid skall företes vid säkerhetsinspektion.

Svenska bilförsäkringsföreningen rekommenderar en statistisk uppföljning av vid inspektionsverksamheten framkomna fel, fördelade på bilmärke, årsmodell och körda mil. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framför liknande tankegångar.

Utredningens förslag rörande kopplingsanordningar för släpfordon har icke blivit föremål för några närmare kommentarer av remissorganen. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* har funnit utredningens ställningstagande i frågan riktigt och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* förklarar sig vilja tillstyrka utredningsförslaget i denna del.

5. Efterlevnaden av bestämmelserna om säkerhetsinspektion

Den av utredningen föreslagna kontrollen över inspektionsskyldighetens fullgörande genom polisens försorg med hjälp av särskilda märken på fordonen har i huvudsak icke mött någon erinran. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* föreslår emellertid införande av en metod för samtidig kontinuerlig kontroll av fordonsägares skyldigheter beträffande registrering, skattskyldighet, försäkringsplikt och säkerhetsinspektion.

Statspolisintendenten ifrågasätter, om en kontroll enbart genom polisens försorg kan anses vara tillfyllest. Kontrollens effektivitet skulle ökas i mycket hög grad om man vid sidan av den polisiära övervakningen tillämpade en kontroll även genom centrala bilregistret. Detta skulle också innebära möjlighet till värdefull statistik för trafiksäkerhetsforskningen. *Länsstyrelsen i Värmlands län* föreslår såsom ett komplement till poliskontrollen åläggande för länsstyrelserna att i samband med äganderättsanmälningar bevaka att föreskriven säkerhetsinspektion fullgjorts. *Svenska teknologföreningen* finner också, att kontroll genom bilregister sannolikt blir nödvändig. Registren måste därför omorganiseras för att kunna fylla även denna kontrolluppgift. Även *Svenska polisförbundet* framhåller nödvändigheten av att man vid sidan om en polisövervakning har någon form av administrativ kontroll. Denna kan utformas efter samma linjer som nu tillämpas i fråga om kontrollen av trafikförsäkringsskyldighetens fullgörande.

Riksåklagarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län samt *Svenska teknologföreningen* förordar, att kontrollmärke förses med fordons registreringsnummer. *Länsstyrelsen i Jönköpings län, Fomo, M* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* finner, att det föreslagna märket bör förvaras på samma sätt som skattekvitto och körkort. *Statens trafiksäkerhetsråd* hävdar det principiellt felaktiga i att placera märket på vindruta eller annan ruta. I stället bör märket anbringas i anslutning till skattekvittot. *Svenska bilförsäkringsföreningen* anför, att med hänsyn till de många stenskottskadorna kontrollmärket lämpligen bör anbringas på personbils bakruta.

Emot utredningens förslag om dagsböter såsom påföljd för underlåten säkerhetsinspektion samt böter omedelbart i penningar för försummelse i fråga om fordons förseende med kontrollmärke har i allmänhet någon erinran inte framförts.

6. Säkerhetsinspektionens organisation

Utredningens förslag till organisation av inspektionsverksamheten tillstyrkes av *civilförvarsstyrelsen, MRF, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Åkeriföretagarnas centralförening*. — *Svenska arbetsgivareföreningen* förordar det av utredningen avvisade s. k. verkstadsalternativet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län samt *MHF* har funnit sig böra godtaga utredningens förslag till organisation, därvid *MHF* dock förordar, att inspektion av lastbilar över 3,5 ton samt släpfordon skall ske genom statens bilinspektion. Andra remissorgan förklarar sig kunna tillstyrka eller vill ej motsätta sig den av utredningen anvisade lösningen under vissa förutsättningar. Sålunda understrykes i flera yttranden kraftigt utredningens uttalanden om offentlig kontroll och insyn i verksamheten och efterlyses på något håll ytterligare garantier för objektivitet. Vidare hävdar åtskilliga remissorgan, att basen för verksamheten måste breddas till att omfatta jämväl motororganisationerna och eventuellt andra intressenter. Uttalanden av denna art förekommer i yttrandena från *statskontoret, statens pris- och kartellnämnd, länsstyrelserna i Södermanlands, Kopparbergs och Västerbottens län, Svenska petroleum institutet* och *KAK* — vilka båda sistnämnda dock finner tunga fordon böra inspekteras av statens bilinspektion — *Svenska bilförsäkringsföreningen, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska företagares riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen* och *Sveriges oljekonsumeters riksförbund* samt de till *Näringslivets trafikdelegation* anslutna organisationerna.

I en rad remissyttranden göres kritiska uttalanden i fråga om utredningens förslag, att inspektionsverksamheten skall drivas i enskild regi. I stället anser man på många håll, att statens bilinspektion bör byggas ut för ändamålet.

En lösning av inspektionsverksamheten i bilinspektionens regi förordas av *riksåklagarämbetet, statspolisintendenten, järnvägsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län, M, NTF, Automobilbesiktningsmännens förening, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Försvarets motorklubb, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska motorcykelfabrikanters förening, Svenska polisförbundet* och *Svenska teknologföreningen*.

Bland de skäl som främst anses tala för att bilinspektionen bör anförtros verksamheten är att man härigenom skulle vinna enhetlighet i bedömningarna och möjlighet till smidigt samarbete på området med andra berörda myndigheter. Flera remissinstanser anser det olämpligt, att säkerhetsinspektionen handhaves av annat organ än bilinspektionen. Man skulle då komma att få skilda organ för i sak samma uppgifter, av vilka det ena, bilinspektionen, har att utöva en i och för sig improduktiv kontroll över det andra. I några yttranden åberopar man sig på att ansvaret för motsvarande kontrolluppgifter på andra områden — såsom i fråga om luftfart och sprängämnen — åvilar statlig myndighet. Några remissinstanser, bl. a. *riksåklagarämbetet*, uttalar betänkligheter mot att överlåta en lagstadgad obligatorisk säkerhetsinspektion på privata rättssubjekt. En dylik säkerhetsinspektion måste anses utgöra ett sådant led i den statliga kontrollen över medborgarna, att inspektionen icke bör anförtros åt andra än med ämbetsansvar utrustade befattningshavare. Inspektionsorganet bör vidare ha möjlighet att utfärda körförbud.

Länsstyrelserna i Östergötlands och Västerbottens län samt *Fomo* förordar som jämställda alternativ bilinspektionen och ett statsägt aktiebolag. *Länsstyrelsen i Blekinge län* finner, att båda dessa alternativ bör ytterligare utredas, innan ett ställningstagande i saken sker.

Svea hovrätt och *generalpoststyrelsen* anser den av utredningen berörda möjligheten att anförtro verksamheten åt ett statlig bolag böra närmare övervägas. *Riksrevisionsverket*, *överståthållarämbetet*, *LO* och *Svenska metallindustriarbetareförbundet* förordar detta alternativ, medan *statspolisintendenten*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *länsstyrelserna i Uppsala, Kalmar och Norrbottens län*, *Automobilbesiktningsmännens förening* och *Svenska polisförbundet* kan tänka sig denna lösning, därest bilinspektionen ej anses böra omhänderha kontrollverksamheten.

Riksrevisionsverket, *kommerskollegium* samt *länsstyrelserna i Kronobergs och Örebro län* har framfört tanken på ett bolag med staten som delägare till minst hälften av aktierna. MRF jämte motororganisationerna ävensom försäkringsgivarna föreslås därvid såsom meddelägare i bolaget.

Bland de särskilda påpekanden och förslag med anknytning till förevarande avsnitt som remissyttrandena i övrigt innehåller kan nämnas följande.

Länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län anser, att det i betänkanudet redovisade förslaget angående inspektionsanstalternas lokalisering såvitt angår glesbygderna i resp. län icke är tillfredsställande.

I *riksrevisionsverkets* yttrande föreslås, att större fordonsägare, bl. a. stat och kommun, ges möjlighet att erhålla auktorisation för säkerhetsinspektion.

Generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, några länsstyrelser, Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska omnibusägareförbundet påpekar, att med utredningsförslaget skulle följa, att släpvagn och fordon, som är underkastat årlig kontrollbesiktning genom bilinspektionens försorg, skulle behöva inställas för inspektion i annan ordning än dragfordonet. Oberoende av vilken organisationsform som väljes bör enligt dessa remissinstanser dragfordon och därtill hörande släpvagn kunna besiktigas av samma organ.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening framhåller, att efterkontroll av fordon, som underkänts vid säkerhetsinspektion, i stor utsträckning bör kunna utföras på bilägarens hemort av polisman, bilverkstad eller motsvarande, varigenom resor till inspektionsorter undviks. Ett liknande resonemang föres av *Svenska petroleum institutet*.

Flera remissinstanser — däribland *riksåklagarämbetet, statspolisintendenten* och *några länsstyrelser* — framhåller som nödvändigt att, om verksamheten anförtros annat organ än statens bilinspektion, körförbud i förekommande fall skall kunna meddelas. *Överståthållarämbetet* finner det påkallat med rapporteringsskyldighet till länsstyrelse eller annan myndighet i de fall körförbud bör ifrågakomma.

I yttranden från bl. a. *statskontoret, kommerskollegium, KAK, M* och *MHF* efterlyses möjlighet för bilägare att i någon form erhålla överprövning av beslut meddelat av bilprovare.

Förslaget om ett särskilt bilprovningråd har särskilt berörts i ett tiotal yttranden. I de flesta av dessa förordas i stället, att den redan befintliga Sveriges bilprovningnämnd utbygges för ändamålet.

Finansieringsfrågan

Emot det i betänkandet framlagda förslaget till inspektionsavgifter har i flertalet remissvar någon invändning ej framställts.

Statskontoret, Föreningen Sveriges stadsfiskaler och *Sveriges motorcykelhandlars riksförbund* finner dock den av MRF kalkylerade avgiften för säkerhetsinspektion för hög. Till grund för denna uppfattning framhåller statskontoret, att de av MRF angivna tiderna väsentligen bör kunna reduceras utan att kvaliteten på inspektionen försämras. Ämbetsverket ifrågasätter i övrigt, om icke en del av de i kostnadskalkylerna ingående beloppen kan sänkas.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser önskvärt, därest den föreslagna besiktningsskyldigheten införes, att man dessförinnan utreder möjligheterna att låta besiktningsskyldigheten ingå i bilskatten eller alternativt låta besiktningsskyldigheten bli föremål för gemensamt uppbördsförfarande. Liknande resonemang föres av *Automobilbesiktningsmännens förening*. *Svenska företagares riksförbund* finner, att viss del av kostnaden för säkerhetsinspektion bör bestridas av bilskattemedel.

IV. Promemoria angående vissa trafiksäkerhetsåtgärder

I en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria har sammanställts vissa uppgifter angående trafiksäkerhetsarbetet m. m. I promemorian anföres följande.

Under första hälften av 1950-talet medförde bilismens snabba expansion en mycket kraftig ökning av antalet olyckor i trafiken. Antalet polisundersökta trafikolyckor ökade sålunda från ca 21 600 år 1950 till närmare 50 000 år 1956. Samtidigt steg det sammanlagda antalet dödade och skadade i trafiken från 11 200 till 20 100. Efter år 1956 har emellertid en relativ förbättring i olycksutvecklingen inträtt, då antalet trafikolyckor ökat i något lägre takt än trafikvolymen. Antalet polisundersökta olyckor ökade sålunda från ungefär 52 500 år 1957 till ca 61 700 år 1962. De dödades och skadades antal steg samtidigt från 20 900 till 22 550. År 1957 dödades i trafiken 946 personer och år 1962 1 096. De svårt skadades antal uppgick samma år till resp. 3 300 och 3 000. Det bör tilläggas, att uppgifterna för år 1962 grundar sig på preliminär statistik och att de definitiva siffrorna kan komma att visa sig vara något högre.

De intensifierade insatserna från staten samt kommuner, organisationer och enskilda torde haft väsentlig betydelse för den relativt sett något förbättrade säkerheten i trafiken under senare år. Det absoluta antalet olyckor är emellertid fortfarande stort och stiger alltjämt. Fortsatta energiska åtgärder måste därför vidtagas i syfte att så långt möjligt pressa ned olycksfrekvensen. Detta arbete måste även i fortsättningen bedrivas över en mycket bred front. Trafikundervisningen i skolorna, förarutbildningen och den allmänna upplysningsverksamheten bör ges ökad effektivitet. Åtgärder erfordras för att få en bättre standard hos fordonsparken. Upprustningen av våra vägar och gator måste energiskt fullföljas. Trafiksäkerheten bör i ökad utsträckning beaktas vid stadsplaneringen och trafikplanläggningen. Trafiklagstiftningen måste fortlöpande ses över för att ge bättre förutsättningar för en säker trafik och kontrollen över att bestämmelserna efterföljs intensifieras genom skärpt trafikövervakning. Forskning och statistik bör utvecklas med särskild inriktning på att ge bättre grepp om olycksförloppen och därmed bättre förutsättningar för verk samma åtgärder. Beredskapen för att ta om hand dem som skadas i trafiken måste stärkas. Självfallet medför den fortlöpande trafikökningen behov av ökade resurser på många områden men det bör också finnas utrymme för ett mer effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser.

I syfte att få en samlad överblick över olika medel i kampen för ökad trafiksäkerhet och därmed skapa ett bättre underlag för en mera effektiv samordning och ett bättre utnyttjande av olika resurser har inom kommunikationsdepartementet under år 1962 företagits en inventering av de

åtgärder, som i första hand ansetts böra övervägas i samband med planläggningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Härvid har överläggningar ägt rum med representanter för ett sjuttiotal myndigheter och organisationer. Flertalet av dessa har därefter skriftligen redovisat sina synpunkter och förslag på särskilda formulär. Vidare har beaktats bl. a. de förslag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som framlagts i olika motioner vid 1962 års riksdag, diverse framställningar och skrivelser till departementet samt från utlandet inhämtat material. Det bör kraftigt understrykas att inventeringen tagit sikte på att få fram uppslag till *åtgärder som bör tas under övervägande* vid det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Det närmare studiet av ändamålsenligheten i de enskilda förslagen tillhör den fortsatta handläggningen. Bearbetningen av det omfattande material som på detta sätt ställts till departementets förfogande — det rör sig om drygt 1 000 olika förslag — pågår inom departementet samt i vissa kommittéer m. m. En samlad redogörelse för de förslag och synpunkter som framkommit vid inventeringen är under utarbetande.

De förslag som avser *trafikanten* — trafikundervisningen i skolorna, utbildningen och kontrollen av förare, körkortssystemet m. m. — har till största delen redan blivit föremål för åtgärder från departementets sida på så sätt att de antingen beaktats vid utformningen av direktiven för den under sommaren 1962 tillsatta bilförarutredningen eller sedermera överlämnats till denna utredning för vidare överväganden. Vissa av de förslag, vilka berör arbetarskydd och arbetstidsreglering, torde komma att behandlas i den proposition med förslag till riktlinjer för trafikpolitiken som är under utarbetande inom departementet.

Nästan alla åtgärder för att öka säkerheten måste åtföljas av en intensiv upplysning och propaganda bland trafikanterna, om åtgärderna skall få önskad effekt. Då NTF, som intager en central plats i detta arbete, står inför kraftigt ökade medelsbehov har överläggningar ägt rum med trafikförsäkringsföreningen om den fortsatta finansieringen. Sedan överläggningarna slutförts, har proposition nyligen lagts fram rörande statsbidraget till NTF för nästa budgetår (prop. nr 41).

Felaktiga *fordon* torde utgöra en betydligt större olycksfaktor än man tidigare räknat med. Från flera myndigheter och organisationer har i samband med inventeringen framhållits, att åtskilliga nya bilar är behäftade med från trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga brister. Ett stort antal förslag avser skärpta krav i fråga om det tekniska utförandet av belysningsanordningar, bromsutrustning m. m. samt krav på obligatorisk utrustning med ytterligare säkerhetsanordningar.

För att få till stånd en effektiv kontroll av nya fordon har det ansetts nödvändigt att vid typbesiktning utföra provkörning under olika väg- och belastningsförhållanden och att därvid även göra ingående testningar av

exempelvis styrinrättning och bromsar. Inom kommunikationsdepartementet pågår vissa undersökningar i syfte att åstadkomma en förbättrad typbesiktning. Vid detta arbete beaktas även möjligheterna att på grundval av bl. a. typbesiktningens resultat meddela konsumentupplysning i viss omfattning.

Även frågan om kontrollen över att fordonen hålles i ett med hänsyn till trafiksäkerheten tillfredsställande skick har behandlats vid inventeringen. Härvid har nästan genomgående understrukits behovet av årlig kontroll av bilar.

Vissa frågor rörande handeln med begagnade bilar är föremål för särskild undersökning inom departementet.

Beträffande olycksfaktorn *vägen* har utöver den fortlöpande kartläggning av trafikolyckor, som äger rum inom bl. a. väg- och vattenbyggnadsverket, hösten 1962 undersökts vilka vägsträckor som varit särskilt olycksbelastade. Undersökningen avsåg alla olyckor med dödlig utgång eller svår personskada som följd, vilka under perioden januari 1960—juni 1962 inträffat på det allmänna vägnätet med undantag för de delar därav som går genom tätbebyggt område. Vidare inforrades uppgifter om de vägsträckor, där under perioden ett särskilt stort antal olyckor av lindrigare art inträffat. Vid undersökningen visade sig att av antalet olyckor med dödlig utgång eller svår personskada som följd — vilket antal uppgick till ca 4 500 olyckor på en väglängd av 9 900 mil — har mer än 1 500 eller närmare 35 % inträffat på en sammanlagd sträcka av ca 200 mil, d. v. s. ca 2 % av den totala väglängden. På envar av ett trettiotal sträckor om en mils längd inträffade under perioden mer än 10 och i vissa fall mer än 20 olyckor med dödlig utgång eller svår personskada som följd.

Såväl vid upprättandet av flerårsplaner som vid urvalet av beredskapsarbeten bör särskilt uppmärksammas de vägföretag, som är angelägna med hänsyn till trafiksäkerheten. I Kungl. Maj:ts direktiv den 25 januari 1963 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för flerårsplanearbetet för tiden 1964—1968 har angivna förhållande särskilt understrukits. Vidare bör inom ramen för beredskapsarbetena samt det ordinarie vägunderhållet eftersträvas att genom olika förbättringsåtgärder minska de olycksrisker, som är att hänföra till vägen. Samtidigt bör också övervägas möjligheterna att genom ytterligare lokala trafikreglerande åtgärder hålla tillbaka olyckorna på trafikfarliga sträckor. Självfallet måste närmare detaljstudier företagas, innan viss åtgärd beslutas.

Vid inventeringen har bl. a. framhållits att en översyn av normerna för vägens geometriska utformning med hänsyn till trafiksäkerhetskraven är önskvärd. Vidare har framförts ett flertal förslag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder i samband med vägbyggande och vägunderhåll. Bl. a. har understrukits behovet av anvisningar för anordnande av vägbelysning. Sistnämnda spörsmål behandlas av 1960 års vägsakkunniga.

Stadsplaneringen måste utföras under beaktande av trafikens krav. Vid trafiksäkerhetsinventeringen har framkommit ett flertal förslag till riktlinjer i detta avseende. Den av 1959 års riksdag beslutade decentraliseringen beträffande fastställandet av stadsplaner m. m. anses ha ökat behovet av anvisningar, typexempel etc. Det har därför framförts önskemål om att byggnadsstyrelsen i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall utfärda anvisningar till myndigheter och enskilda, hur trafiksäkerhetskravet bör beaktas vid planarbetet.

Behovet av mer enhetlig och samtidigt mer effektiv trafikreglering har understrukits från flera håll. Det har därvid ifrågasatts, om inte utfärdande av lokala trafikföreskrifter för de allmänna vägarna borde helt läggas på väg- och vattenbyggnadsverket. Vidare har föreslagits, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde få resurser att i ökad utsträckning lämna råd och anvisningar till de lokala myndigheterna i fråga om trafikreglering i städerna.

Vid trafiksäkerhetsinventeringen har vidare framkommit ett mycket stort antal förslag till ändringar i *vägtrafiklagstiftningen*. Förslagen tar bl. a. sikte på att bereda bättre skydd för fotgängare, cyklister och mopedförare, vilka tillsammans utgjorde ungefär hälften av dödssoffren i trafiken under år 1962. Vidare har på flera håll ansetts erforderligt att företaga en omprövning av gällande regler för förkörsrätt vid korsande möte m. m.

De mera genomgripande ändringarna i trafikreglerna synes i första hand böra prövas inom ramen för Nordisk vägtrafikkommittés arbete. Detta gäller även flertalet av de förslag rörande fordonsutrustning m. m., som berörts i det föregående. Det är emellertid angeläget att de deltagande länderna ger sina delegationer den ytterligare förstärkning med expertis och annan arbetskraft, som delegationerna finner erforderlig, för att kommittén snabbt skall kunna utföra sitt omfattande uppdrag.

Förslag från parkeringskommittén om vissa ändringar i de bestämmelser som gäller för uppställning av fordon m. m. har nyligen remissbehandlats. Vidare avser 1961 års trafiksäkerhetskommitté att under våren lägga fram betänkande rörande resultaten av de tillfälliga fartbegränsningarna under åren 1961 och 1962.

Vid inventeringen har ifrågasatts om man icke kunde få till stånd en mer effektiv *trafikövervakning* genom bl. a. ökade resurser samt nya metoder i arbetet.

I samband med förstatligandet av polisväsendet den 1 januari 1965 skall polisverksamheten undergå en genomgripande omorganisation. Riktlinjerna för den nya organisationen har angivits i propositionen 1962:148. Planläggningsarbetet inför förstatligandet har uppdragits åt polisberedningen. En väsentlig uppgift för beredningen är att sörja för en aktiv och effektiv trafikövervakning. Polisen skall tilldelas motorfordon i större ut-

sträckning än vad nu är fallet. Inom polisdistrikten skall rörliga kommandon upprättas med uppgift bl. a. att övervaka trafiken. Därjämte skall finnas länsvis avdelad personal för trafikarbetet. Rikspolisstyrelsen får som en av sina huvuduppgifter att samordna trafikövervakningen i landet.

Det har ifrågasatts, om man inte vid mera omfattande trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder under längre tidsperioder borde i förväg via NTF sprida allmän kännedom om att åtgärder i fråga planeras. Vidare har krävts speciella insatser för att åstadkomma ökad respekt för exempelvis hastighetsbegränsningar inom tätbebyggda samhällen.

Vid trafiksäkerhetsinventeringen har också bl. a. ifrågasatts om inte *trafiksäkerhetsforskningen* i ökad utsträckning borde inriktas mera direkt på målforskning än på grundforskning.

I fråga om trafikolycksstatistiken anses nödvändigt att snabbt få fram sådana uppgifter som ger bättre upplysning rörande olycksförloppen. Denna fråga studeras för närvarande inom en särskild arbetsgrupp med representanter för bl. a. trafiksäkerhetsrådet och statistiska centralbyrån.

I fråga om *övriga trafiksäkerhetsfrämjande* åtgärder har bl. a. i flera sammanhang understrukits betydelsen av en skärpt beredskap för att snabbt få personer som skadats i trafiken under vård. Vidare har föreslagits olika organisatoriska åtgärder för att få till stånd en förbättrad samordning av trafiksäkerhetsarbetet. I detta sammanhang må erinras om att den tidigare berörda utredningen om förarutbildningen m. m. jämlikt sina direktiv även har att pröva frågan om inrättandet av en speciell trafikmyndighet.

V. Departementschefen

Som ett led i det under senare år intensifierade trafiksäkerhetsarbetet har inom kommunikationsdepartementet under år 1962 företagits en inventering av de åtgärder som i första hand bör övervägas vid planläggningen av det fortsatta reformarbetet och de framtida insatserna i övrigt på detta område.

I det föregående har lämnats en summarisk redogörelse för nämnda inventering. Vid denna har ett sjuttiofemtal myndigheter och organisationer, som av departementet kopplats in på inventeringsarbetet, framlagt en mångfald förslag. Sammanfattningsvis kan dessa sägas vara i huvudsak inriktade på att komma till rätta med de centrala olycksfallsfaktorerna — trafikanten, vägen och fordonet.

En del av förslagen har blivit eller avses bli föremål för särskild bearbetning inom departementet, medan andra tillställts vederbörande myndigheter och organisationer för ytterligare undersökning och övervägande. Helt allmänt kan framhållas, att de vid inventeringen framförda uppslagen

utgör ett värdefullt underlag för arbetet inom departementet med uppgörandet av ett aktivt handlingsprogram för förbättring av trafiksäkerheten och att inventeringen bringat fram åtskilliga konstruktiva förslag i vad avser möjligheterna och sättet att samordna, vidga och fördjupa trafiksäkerhetsarbetet.

De förslag, som hänför sig till trafikanten, har särskilt beaktats vid utarbetandet av direktiven för den 1962 tillsatta bilförarutredningen.

Vägen såsom olycksfaktor har uppmärksamats av många förslagsställare. Som framgår av den förut lämnade redogörelsen har inventeringen i denna del föranlett vissa åtgärder från min sida.

Vad slutligen gäller fordonet bör framhåvas, att vissa på senare tid företagna undersökningar ganska klart pekar på att en omvärdering måste ske i fråga om den i trafiksäkerhetsdiskussionen länge hävdade uppfattningen att fordonet som olycksfaktor spelar en relativt begränsad roll. Enligt vad man numera kommit fram till utgör nämligen bristfällighet hos fordonet orsak eller bidragande orsak till ett väsentligt antal trafikolyckor.

Nämnda förhållande har föranlett mig att ägna särskild uppmärksamhet åt frågan om en bättre fordonskontroll. Jag har därvid funnit det angeläget att närmare undersöka möjligheterna till en effektivare kontroll såväl av nya fordonstyper, innan dessa släpps ut i marknaden, som av fordon, vilka använts i trafik under viss tid.

Vad först angår frågan om nya fordonstyper har jag uppdragit åt en särskild arbetsgrupp inom departementet att verkställa en omprövning av nuvarande former för typbesiktning. Arbetet härmed har ännu inte slutförts. Redan nu står det dock klart att starka trafiksäkerhetsskäl talar för att en effektivare typbesiktning bör åstadkommas.

Vad härefter gäller frågan om fordon, som redan tagits i bruk, är det min övertygelse att en effektiv, periodiskt återkommande kontroll av att sådana fordon i tekniskt hänseende hålles i föreskrivet skick utgör ett viktigt medel i kampen mot trafikolyckorna. Den nuvarande löpande kontrollen kan i detta hänseende icke anses vara tillräcklig. I huvudsak endast bussar och personbilar i yrkesmässig trafik, uthyrnings- och körskolebilar samt utryckningsfordon är f. n. underkastade bestämmelser om återkommande kontrollbesiktning. Övriga fordon kontrolleras — förutom i samband med registrerings- eller typbesiktning — i allmänhet endast i den mån de blir föremål för flygande inspektion. I sitt tidigare refererade betänkande har 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m. förordat införande av allmän periodisk fordonskontroll och lagt fram förslag om hur en sådan kontroll borde praktiskt anordnas och organiseras. Utredningen har under hänvisning till i betänkandet redovisat utredningsmaterial starkt understrukit behovet av att en effektiv sådan kontroll — säkerhetsinspektion — snarast införes.

Bestämmelserna om säkerhetsinspektion bör enligt utredningen i prin-

cip avse samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar. Inspektionen förutsättes ske årligen med början då fordonet är ett år gammalt. Den föreslås äga rum under en för fordonet med ledning av sista siffran i registreringsnumret bestämd månad, inställesemånad. Kontrollen över att fordonen inställes till inspektion avses ske genom polisens försorg och med hjälp av på fordonen anbragta kontrollmärken.

Inspektionen skall enligt förslaget utföras vid särskilda anstalter, vilka står under offentlig kontroll. Inspektionsverksamheten, som icke får drivas i vinstsyfte, förutsättes finansierad medelst av Kungl. Maj:t fastställda avgifter, avpassade så att kostnadstäckning ernås.

Den offentliga kontrollen av anstalterna bör enligt utredningen åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bilinspektion. På styrelsen skall bl. a. ankomma att fastställa kvalifikationer för inspektionspersonalen, att bestämma utrustning vid anstalterna samt att meddela anvisningar rörande inspektionsverksamheten. I viktigare frågor, som rör inspektionsverksamheten, skall styrelsen samråda med ett bilprovningråd, vari ingår representanter för närmast berörda intressegrupper. Bilinspektionen skall på fältet kontrollera säkerhetsinspektionens utförande.

Enligt utredningen bör endast företag i aktiebolagsform meddelas auktorisation att utföra säkerhetsinspektion. Företaget skall i princip uteslutande syssla med säkerhetsinspektion men det kan, efter tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, få ägna sig åt även annan därmed likartad verksamhet. Eventuell vinst skall disponeras på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Kungl. Maj:t skall äga utse en styrelseledamot och en revisor i företaget.

MRF har för utredningen framlagt förslag rörande inspektionsverksamhetens praktiska genomförande. Förbundets förslag innebär i stort, att förbundet åtager sig att genom ett särskilt aktiebolag utföra all inspektionsverksamhet i landet. Verksamheten skall bedrivas på 126 platser och efter de av utredningen förordade riktlinjerna. Med hänsyn till att praktiskt taget hela motorfordonsbeståndet skall inspekteras årligen räknar förbundet med att verksamheten får en sådan omslutning att inspektionsavgifterna kan hållas relativt låga.

Utredningen förordar, att inspektionsverksamheten anförtros det av MRF föreslagna bolaget. Härvid förutsätter utredningen, att redan befintliga bilprovningensanläggningar i landet i någon form anslutes till bolaget i den mån de nuvarande ägarna anser detta önskvärt. Såsom alternativ till den av MRF föreslagna organisationsformen anvisar utredningen möjligheten, att verksamheten i stället uppdrages åt ett särskilt statligt aktiebolag.

Alla remissinstanser utom en delar utredningens uppfattning, att behov av säkerhetsinspektion föreligger. Den kritik, som i remissvaren riktats mot betänkandet, avser i huvudsak den föreslagna åldersgränsen för inspektionsskyldighetens inträde och utredningens förslag, att verksamheten i första hand skall anförtros ett av MRF bildat bolag.

Vad beträffar *behovet av säkerhetsinspektion* vill jag för egen del anföra följande.

Såsom jag förut antytt har i trafiksäkerhetsdiskussionen länge hävdats, att fordonet som olycksfaktor spelar en relativt begränsad roll. Under senare år har man emellertid på experthåll börjat tillmäta fordonets standard i fråga om konstruktion och underhåll en allt större betydelse för trafik-säkerheten. De av utredningen åberopade undersökningarna inom trafik-säkerhetsrådet har syftat till att närmare bestämma fordonsfelens inverkan på uppkomsten av trafikolyckor. Granskningen har därför omfattat ett antal singleolyckor, vid vilka den tekniska faktorns roll enklast och tydligast bör kunna fastställas. Undersökningarna avser olyckor inom Uppsala län, men även ett antal i sammanhanget särskilt intressanta olyckor utanför detta län har studerats. Enligt senast tillgängliga uppgifter har tekniska fel helt förorsakat eller i väsentlig grad bidragit till uppkomsten av 28 % av de undersökta olyckorna.

Vissa utländska bedömningar pekar i samma riktning. På många håll i utlandet har därför behov ansetts föreligga av en allmän, återkommande fordonsbesiktning. Sådan fordonskontroll har sålunda införts i bl. a. Finland, Västtyskland, Belgien, Storbritannien och ett stort antal delstater i USA. I andra länder överväger man motsvarande åtgärd.

Positiva resultat har i regel kunnat konstateras efter det att periodisk fordonskontroll införts. I USA var sålunda år 1959 antalet trafikdödade per 100 milj. fordonsmiles i stater med periodisk fordonskontroll 15 % lägre än genomsnittligt för hela landet. I delstater utan sådan kontroll var antalet trafikdödade 13 % högre än genomsnittligt för samtliga delstater. I samband med införandet av obligatorisk fordonskontroll i staten New Jersey minskade trafikdödligheten med drygt 32 %. Denna mycket kraftiga sänkning i antalet dödsolyckor uppnåddes trots en stark ökning av antalet fordon och en ökad trafikintensitet. Vissa utomlands gjorda erfarenheter i samband med införandet av allmän periodisk fordonskontroll ger också vid handen, att fordonsunderhållet starkt förbättrats, vilket i sin tur på längre sikt anses leda till lägre driftkostnader. Då obligatorisk fordonsbesiktning i början av år 1952 infördes i Bayern, befanns ungefär 40 % av de undersökta personbilarna och 50 % av lastbilarna vara behäftade med allvarligare fel. Redan efter två år hade emellertid dessa siffror sjunkit till respektive 20 och 35 %.

Remissvaren över betänkandet ger i likhet med den trafiksäkerhetsinventering, för vilken jag tidigare redogjort, ett klart belägg för att behov föreligger av en intensifierad fordonskontroll.

Någon remissinstans har — utan att i och för sig ifrågasätta behovet av en periodisk fordonskontroll — ansett det alternativet böra övervägas att utbygga polisens kontrollverksamhet. I anledning härav vill jag erinra om att polisen f. n. per år kan kontrollera maximalt 8 à 10 % av det totala

antalet fordon. Den ökning av fordonsbeståndet, som kan förutses under det närmaste decenniet, gör det orealistiskt att räkna med att en relativt sett större andel av beståndet skulle kunna kontrolleras på detta sätt även om en mycket kraftig förstärkning av polisens trafikövervakande resurser kom till stånd. Under sådana förhållanden skulle betydande delar av fordonsbeståndet undgå kontroll genom polisen. Vidare bör framhåvas, att polisens kontrollverksamhet, som måste ske med anlitande av mobil utrustning och äga rum även vid otjänlig väderlek, aldrig kan bedrivas så rationellt och effektivt som fordonstestning, vilken utföres i för ändamålet särskilt anordnade lokaler och med stationär instrumentutrustning. För att polisens kontroll i de avseenden, där detta överhuvudtaget är praktiskt möjligt, skall nå standardmässig paritet med den ifrågasatta säkerhetsinspektionen erfordras vidare en del helt ny specialutrustning, som kan medföras vid flygande inspektion. Anskaffning av sådan specialutrustning är utomordentligt kostnadskrävande. Utövande av fordonskontroll genom flygande besiktning i avsevärt större omfattning än f. n. skulle dessutom kunna bli ytterligt besvärande för bilisterna, eftersom dessa kunde bli uppehållna med fordonskontroll vid tillfällena, då detta för dem var olägligt. Härtill kommer att en mera omfattande kontrollverksamhet från polisens sida skulle medföra svårigheter i fråga om efterkontrollen av underkända fordon, vilken då måste ske hos statens bilinspektion. Då bilinspektionen i dag saknar härför erforderlig kapacitet, skulle följderna bli att också dess resurser måste byggas ut i väsentlig utsträckning. En utbyggnad av polisens trafikövervakande resurser i syfte att ersätta den föreslagna säkerhetsinspektionen med polisär trafikövervakning skulle således bl. a. medföra avsevärda kostnader utan att innebära garanti för en effektiv fordonskontroll. Med hänsyn härtill kan jag icke finna, att en utbyggnad av polisens trafikövervakande resurser utgör ett realistiskt alternativ till en allmän periodisk fordonskontroll.

I några yttranden har vidare ifrågasatts om icke de belopp, som erfordras för en obligatorisk säkerhetsinspektion, skulle ge ett bättre resultat om de användes på andra områden inom trafiksäkerhetsarbetet. Jag vill i detta sammanhang erinra om att samhället redan nu satsar avsevärda belopp inom samtliga verksamhetsgrenar på trafiksäkerhetsområdet, såsom vägbyggande, trafikövervakning, trafiksäkerhetsforskning och trafiksäkerhetspropaganda. Det är enligt min mening emellertid mycket svårt att göra ekonomiska kalkyler inom ett område, där vinsten av insatserna väsentligen är av humanitär art. Beträffande vissa kalkyler, som åberopats i ett par yttranden, bör dessutom sägas, att de bygger på premisser som inte kan godtagas. Ur ekonomisk synpunkt synes mig varje åtgärd vara försvarlig, som utan extrema insatser kan antagas bidra till en minskning av antalet i trafiken dödade och skadade människor. I förevarande fall anser jag insatsen icke vara orimligt hög i förhållande till det resultat man har anledning att räkna med.

Enligt min mening är de skäl utredningen anfört för införande av allmän periodisk fordonskontroll övertygande. Erfarenheterna från länder, i vilka sådan kontroll införts, styrker uppfattningen, att obligatorisk fordonskontroll är ett så viktigt medel i kampen mot trafikolyckorna att det icke är försvarligt att avstå från införande av sådan kontroll. Jag föreslår därför, att beslut nu fattas om införande av allmän periodisk fordonskontroll i vårt land. Denna kontroll bör i enlighet med utredningens förslag benämnas *säkerhetsinspektion*.

I anslutning härtill vill jag något beröra frågan om införande av kontroll vid handeln med begagnade bilar i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Genom en allmän periodisk fordonsinspektion med den närmare utformning, som jag avser att föreslå i det följande, erhålles en årlig kontroll av bl. a. det äldre fordonsbeståndet. Denna kontroll kommer säkerligen att leda till att bristfälliga, trafikfarliga bilar i betydande omfattning utrangeras ur fordonsbeståndet. Ytterligare rätt ingripande åtgärder erfordras emellertid för att undanröja de speciella trafiksäkerhetsproblem, som kan ledas tillbaka till den mindre ansvarsmedvetna företagsamhet, som förekommer på vissa håll inom handeln med begagnade bilar. Med hänsyn härtill har jag tillsatt en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet med uppgift att undersöka och överväga här avsedda spörsmål. Så snart undersökningen hunnit slutföras, kommer jag att ånyo för Kungl. Maj:t anmäla här berörda fråga.

Beträffande *säkerhetsinspektionens omfattning* har utredningen ansett, att huvudregeln bör vara att samtliga registrerade motor- och släpfordon skall inspekteras. Förslaget berör ej mopeder. Undantag förordas för sådana fordon, som redan nu är underkastade periodisk kontrollbesiktning, fordon upptagna i det militära fordonsregistret ävensom släpplådar. Enligt utredningen bör inspektion företagas årligen med början i princip när fordonet är ett år gammalt.

Endast några remissinstanser har haft avvikande mening i fråga om de fordonskategorier, som föreslagits undantagna från säkerhetsinspektionen. För egen del anser jag, att utredningen anfört vägande skäl till stöd för sitt förslag, vilket jag därför biträder. Till de av generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen upptagna frågorna om undantag för fordon tillhöriga postverket och SJ torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att sedermera taga ställning.

I fråga om den föreslagna åldersgränsen för inspektionsskyldighetens inträde har i åtskilliga remissyttranden hävdats, att inspektionsskyldigheten icke bör omfatta nyare fordon. En klart övervägande majoritet av remissinstanserna är vidare av den uppfattningen, att kontrollen i allt fall bör begränsas under verksamhetens uppbyggnadsskede. Huvuddelen av dessa instanser föreslår, att inspektionen till en början skall omfatta endast fordon som är tre år gamla eller äldre.

Jag finner det ytterst angeläget, att inspektionsskyldigheten utformas på sådant sätt, att fordonsägarna icke åsamkas större kostnader och besvär än nödvändigt. Å andra sidan anser jag, att omfattningen av inspektionen icke får begränsas så att syftet med densamma förfelas. Jag finner mig därför böra förorda, att skyldighet att inställa fordon till säkerhetsinspektion i princip skall föreligga första gången, när tre år förflutit från första registreringen. För att inspektionsorganet skall kunna genomföra sin uppgift på smidigast möjliga sätt och utan störningar är det emellertid nödvändigt, att verksamheten utvidgas successivt. Jag vill därför förorda följande tillvägagångssätt för verksamhetens igångsättande. Under första verksamhetsåret begränsas inspektionen till att omfatta endast fordon, som är fem år eller äldre. Under det därpå följande verksamhetsåret utsträcker inspektionsskyldigheten till att omfatta jämväl fordon, som är endast fyra år gamla. Först under det tredje verksamhetsåret uppnås åldersgränsen tre år. Kungl. Maj:t bör emellertid äga befogenhet att, om erfarenheterna skulle ge anledning därtill, begränsa takten i säkerhetsinspektionens successiva utbyggnad.

De av utredningen föreslagna bestämmelserna för *inställelse till säkerhetsinspektion* har i remissbehandlingen icke mött någon gensaga. Enstaka förslag föreligger emellertid om såväl längre som kortare inställetstermin.

Den principiella utformningen av utredningens förslag i förevarande avseende finner jag väl underbyggd. Detaljutformningen av desamma torde böra övervägas ytterligare. Därvid bör de speciella spörsmål få beaktas, som kan uppstå i fråga om bl. a. inspektion av bil och därtill använd släpvagn i de fall fordonen icke enligt huvudregeln skall inställas samtidigt.

I fråga om *säkerhetsinspektionens utförande* har i remissyttrandena framförts endast smärre invändningar. För egen del har jag funnit mig kunna i allt väsentligt biträda utredningens förslag i detta avseende. I anslutning härtill vill jag understryka angelägenheten av att under uppbyggnadstiden avkall på inspektionskraven icke göres i annat fall än då synnerligen vägande skäl kan anföras härför. Jag vill vidare påpeka, att besiktningssinstrument regelmässigt bör företes vid inspektionstillfället för att en säker fordonsidentifiering skall uppnås. Besiktningssprotokoll bör tillhandahållas fordonsägaren vare sig fordonet godkänts eller icke. Den närmare utformningen av bestämmelserna rörande inspektionens tekniska utförande synes mig böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag förutsätter härvid, att styrelsen kommer att successivt anpassa inspektions- och utrustningskraven efter den tekniska utvecklingen.

Beträffande Kungl. Maj:ts uppdrag till utredningen att behandla frågan om kopplingsanordningar för släpfordon — vilket spörsmål icke tagits upp av remissinstanserna till närmare övervägande — har utredningen

hänvisat till att en inom Sveriges mekanförbunds standardcentral utsedd kommitté har till uppgift att utarbeta normer för kopplingsanordningar. Vissa resultat har redan uppnåtts, och andra kan väntas inom en nära framtid. Även inom den svenska bilindustrin undersökes möjligheterna att framställa bättre kopplingsanordningar. Dragbalkar av bilfabrikernas egna konstruktioner är under utprovning, varför man kan räkna med att balkar av bättre kvalitet snart kommer att finnas i marknaden. Enligt vad jag inhämtat har också den år 1961 av Kungl. Maj:t föreskrivna särskilda kopplingsbesiktningen lett till en upprustning av kopplingsanordningarna.

Med hänsyn till vad jag här anfört rörande vidtagna och väntade åtgärder för att höja standarden och säkerheten i fråga om släpvagnskopplingar och den kontroll över dem, som tillkommer genom säkerhetsinspektionen, finner jag ytterligare åtgärder på hithörande område f. n. ej påkallade.

Utredningens förslag, att *kontrollen över inspektionsskyldighetens fullgörande* skall ske genom polisens försorg och med hjälp av särskilda på fordonen anbragta kontrollmärken, har av flertalet remissinstanser tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I några fall har dock förslag om kompletterande kontroll genom bilregistren eller centrala bilregistret framförts.

Enligt utredningen skulle även nya fordon förses med kontrollmärke med uppgift om första inspektionstillfälle. I princip skulle därför, redan ett år efter det att bestämmelserna om säkerhetsinspektion trätt i kraft, samtliga fordon vara försedda med märken. Vid införande av säkerhetsinspektion i den mindre omfattning jag nu föreslagit kommer emellertid, även om nyregistrerade fordon förses med märken, ett betydande antal fordon utan märken att finnas i trafiken under ett längre skede än vad utredningen förutsatt. Trots detta finner jag en kontroll med hjälp av särskilda märken enligt de principer utredningen förordat tills vidare vara den enda lösning som bör ifrågakomma. I likhet med utredningen anser jag, att även fordon, som godkänts vid periodisk kontrollbesiktning, bör förses med särskilt kontrollmärke. Detta märke bör utformas så att det lätt kan skiljas från märke, som avser säkerhetsinspektion.

I detta sammanhang vill jag framhålla, att direktiv för en särskild sakkunnigutredning rörande fordonsregistreringens organisation m. m. är under utarbetande inom kommunikationsdepartementet. I samband med en sådan utredning bör även undersökas, huruvida kontrollen över säkerhetsinspektionens fullgörande sedermera kan och bör överföras på länsstyrelsernas bilregister eller centrala bilregistret.

Utredningen har föreslagit dagsböter såsom *påföljd för underlåten säkerhetsinspektion* samt böter omedelbart i penningar för försummelse i fråga om fordonens förseende med kontrollmärke. Vid remissbehandlingen har i huvudsak icke framställts några principiella invändningar mot för-

slaget i denna del. Enligt min mening bör utredningens ifrågavarande förslag läggas till grund för bestämmelserna i ämnet.

Beträffande *säkerhetsinspektionens organisation* har i remissyttrandena stort avseende fästs vid att betryggande garantier skapas för objektiviteten i inspektionsverksamheten. Detta har icke ansetts bli fallet vid ett realiserande av föreliggande huvudalternativ, enligt vilket säkerhetsinspektionen skall ombesörjas av ett helt privatägt aktiebolag. Vidare har bl. a. anförts, att ett genomförande av förslaget om särskilda inspektionsanstalter i praktiken skulle innebära, att fordonskontrollen i landet splittrades mellan anstalterna och statens bilinspektion, vilket icke ansetts utgöra en rationell lösning.

Enligt min mening måste uppställas som ett grundläggande krav att kontrollverksamheten organiseras så, att sakkunskapen och objektiviteten i säkerhetsinspektionen icke kan ifrågasättas. Då säkerhetsinspektionen bör byggas upp icke enbart för att kunna utöva föreskriven kontroll från det allmännas sida utan även för att kunna uppfylla rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida, bör vidare organisationen vara så flexibel, att resurserna snabbt kan anpassas efter verksamhetens växlande behov.

Kravet på erforderlig objektivitet synes mig icke kunna ifrågasättas om verksamheten anförtros åt en statlig myndighet eller ett aktiebolag, vari staten äger hela eller den huvudsakliga bestämmanderätten.

När det gäller valet av organisationsform bör stor vikt fästas vid det förhållandet, att den verksamhet, som det här är fråga om, måste läggas upp såsom en industriellt betonad produktion, om en rationell och ekonomisk drift skall kunna uppnås. Strävandena måste fortlöpande inriktas på att genom nya och förbättrade hjälpmedel mekanisera och förenkla de olika provningsmomenten. Härigenom ökas tillförlitligheten och likformigheten vid provningen och likaså förkortas arbets- och tidsåtgången, vilket är angeläget ur kostnadssynpunkt. Från här antydda aspekter företer säkerhetsinspektionens verksamhet principiellt sett rätt stor likhet med sådan statlig och kommunal företagsamhet, vars målsättning är att genom en rationell och effektiv drift tillhandahålla allmänheten olika slag av service till lägsta möjliga kostnad.

Enligt min mening är det av avgörande betydelse för säkerhetsinspektionens funktion, att en sådan organisationsform väljes som medger goda förutsättningar för att verksamheten kan läggas upp efter här angivna riktlinjer. Organisationsformen bör vidare kunna medge en smidig anpassning av kapaciteten till de växlande behoven. Man får nämligen räkna med möjligheten av vissa säsongmässiga variationer i sysselsättningsvolymen. Tillfällig arbetskraft måste därför vid behov snabbt kunna anställas.

Vid remissbehandlingen av utredningens betänkande och även i många

andra sammanhang har bilismens olika organisationer uttalat ett starkt positivt intresse att medverka till lösande av sådana trafiksäkerhetsproblem, som det här närmast gäller. Vägande skäl talar vidare för att man vid uppbyggnaden och driften av säkerhetsinspektionen utnyttjar den samlade fackkunskapen och erfarenheten inom den sektor av det enskilda näringslivet, som sysslar med likartad verksamhet och som kan sammanfattas under benämningen bilverkstadsbranschen.

Från här anförda synpunkter synes mig den lämpligaste organisationsformen för säkerhetsinspektionens verksamhet vara ett aktiebolag, där staten äger det avgörande inflytandet och bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen ingår såsom medintressenter.

Med hänsyn härtill har jag tagit kontakt med KAK, M, MHF, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, bilförsäkringsföretagen och MRF. Därvid har alla dessa sammanslutningar förklarat sig villiga att ingå som delägare i det skisserade bolaget.

Ett bibehållande i oförändrad omfattning av statens bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter skulle innebära, att den tekniska fordonskontrollen i landet uppdelades på två helt skilda organisationer, nämligen dels bilinspektionen, dels det nya aktiebolaget för säkerhetsinspektionen. Detta innebär självfallet en föga rationell dubbelorganisation. För att undvika denna bör till aktiebolaget i största möjliga utsträckning överföras bilinspektionens nuvarande uppgifter inom fordonskontrollen, d. v. s. i huvudsak registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar. Det årliga antalet sådana besiktningar är avsevärt mindre än det beräknade antalet säkerhetsinspektioner. Bilinspektionens viktigaste uppgifter torde därefter tills vidare komma att avse typbesiktning, förarprov, prov med körskolepersonal samt kontroll över körskolor. Vidare torde bilinspektionen även fortsättningsvis få utgöra remissinstans i vissa frågor samt dessutom erhålla en del nya uppgifter i samband med kontrollen över verksamheten vid bolagets inspektionsanstalter.

Med hänvisning till vad här anförts föreslår jag, att ett särskilt aktiebolag bildas med huvudsaklig uppgift att ombesörja sådana säkerhetsinspektioner samt registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar som angivits i det föregående. I detta bolag bör lämpligen staten äga 52 % av aktiekapitalet och återstående 48 % lika fördelas på var och en av de fyra enskilda intressentgrupperna, d. v. s. motororganisationerna, yrkesbilismens sammanslutningar (inklusive Näringslivets trafikdelegation), bilförsäkringsföretagen och MRF. Endast ifrågasvarande bolag bör erhålla rätt att utföra här angivna säkerhetsinspektioner och besiktningar.

Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att godkänna bolagsordning för företaget. Bolagets verksamhet bör organiseras på i huvudsak följande sätt.

Antalet inspektionsanstalter och dessas förläggning bör i stora drag mot-

svara utredningens förslag. Det kan dock visa sig erforderligt att inrätta ett något större antal anstalter än vad utredningen tänkt sig. Bolaget bör tillse att anstalterna får en lämplig lokalisering. Vidare bör i glesbygdsområdena särskilda anordningar vidtagas som underlättar för fordonsägarna att få säkerhetsinspektion utförd. Bl. a. bör övervägas, att på avlägsna orter anordna mottagning vissa dagar under bestämd tidsperiod, därvid inspektion förrättas av personal, som tjänstgör på flera platser.

Bolaget bör även kunna utföra annan, med säkerhetsinspektion samt kontroll- och registreringsbesiktning likartad verksamhet, såsom tekniska undersökningar för polisens räkning och frivillig fordonskontroll (bl. a. konditionstester). Kostnader och intäkter i anledning av olika slag av förrättningar skall särredovisas för att möjliggöra en fortlöpande kontroll av de skilda förrättningsavgifternas skälighet.

Inom bolaget beräknas ca 550 tekniker bli sysselsatta. Av dessa torde ca 200 komma att tjänstgöra som anstaltsföreståndare eller biträdande anstaltsföreståndare. Med hänsyn till de arbetsuppgifter som kommer att åligga föreståndare och biträdande föreståndare bör de ha kvalifikationer motsvarande bilinspektörs eller biträdande bilinspektörs. De förutsättes således ha avlagt examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. Nämnade föreståndarpersonal bör således i stor utsträckning kunna rekryteras med verkmästare, som kan återopa väl vitsordad tjänstgöring vid bilverkstad. Övriga tekniker bör ha flerårig praktisk erfarenhet som bilmekaniker. Utbildningen av föreståndargruppen förutsättes under uppbyggnadsskedet äga rum inom statens bilinspektion och under ledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Jag räknar med att bolaget i regel skall övertaga bilinspektionens besiktningshallar och de bilprovningensanläggningar, som drives av MRF, KAK och MHF.

I flera remissyttranden har hävdats, att de personer som skall utföra säkerhetsinspektion bör omfattas av ämbetsansvar. Vidare har man på många håll funnit det nödvändigt att omedelbart körförbud skall kunna meddelas i de fall då vid inspektion konstateras, att fordon ej är i trafiksäkert skick.

Även enligt min mening är den tilltänkta verksamheten av sådan art, att den bör kontrolleras och övervakas av befattningshavare med ställning som offentlig tjänsteman. Jag anser därför, att föreståndare och biträdande föreståndare vid inspektionsanstalt bör givas sådan ställning. Detta blir nödvändigt också från den synpunkten, att bl. a. registreringsbesiktningarna skall överflyttas på det nybildade bolaget. Nämnade befattningshavare bör också tilläggas befogenhet att meddela körförbud. Behörighetsbevis för föreståndare och biträdande föreståndare torde böra utfärdas av väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen. Såsom föreslagits vid remissbehandlingen bör fordonsägare, som ej åtnöjes med beslut av föreståndare eller biträdande föreståndare, äga rätt att överklaga beslutet hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utredningen har föreslagit, att *finansieringen* av inspektionsverksamheten skall ske medelst avgifter, som efter förslag av bolaget fastställas av Kungl. Maj:t. Vid remissbehandlingen har i allmänhet några invändningar icke gjorts i detta avseende.

I detta sammanhang vill jag erinra om att andra lagutskottet i sitt utlåtande 1959: 44 uttalat, att i den mån besiktningsverksamhet i framtiden kunde komma att överföras till icke-statliga organ, särskilda avgifter torde bli nödvändiga. Även eljest borde emellertid enligt utskottets uppfattning tanken på sådana avgifter prövas. Att särskilda avgifter nu inte togs ut hade nämligen enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat i ett remissyttrande till utskottet, lett till att fordonsägarna i stor utsträckning underlåtit att ha fordonen i föreskrivet skick före besiktning, något som i sin tur hade föranlett ett väsentligt merarbete för inspektionen.

Avgifterna för säkerhetsinspektion bör bestämmas på grundval av bolagets självkostnader. Storleken av avgifterna blir beroende av bl. a. hur stor del av fordonsbeståndet som skall vara underkastat inspektion. Med den begränsning härutinnan som jag föreslagit främst under uppbyggnadsskedet men även på längre sikt blir den volym av förrättningar, som skall utföras på inspektionsanstalterna, betydligt mindre än enligt utredningens förslag. Den lägre sysselsättningsvolymen innebär ett reducerat och därmed ett mindre ekonomiskt utnyttjande av inspektionsanstalternas kapacitet. Detta förhållande och de relativt stora initialkostnaderna för verksamheten påverkar avgiftsnivån i ogynnsam riktning. Föreliggande kalkyler pekar på att inspektionsavgiften för personbil och lättare lastbil behöver sättas till 35 kr. samt avgiften för s. k. efterkontroll till 15 kr. För buss och tyngre lastbil beräknas motsvarande avgifter bli 45 och 20 kr. Avgifterna för motorcykel har beräknats till 15 och 5 kr. Vissa kostnadsposter i de till grund för avgiftsberäkningen föreliggande kalkylerna kan emellertid mera bestämt angivas först i ett senare skede. Avgifterna bör efter framställning av bolaget fastställas av Kungl. Maj:t.

Med hänsyn till att det föreslagna bolaget skall driva sin verksamhet på självkostnadsbasis bör även de från statens bilinspektion överförda förrättningarna avgiftsbeläggas. Avgifterna för dessa förrättningar bör beräknas på grundval av de kostnader, som bolaget åsamkas genom denna speciella verksamhet. De bör efter förslag av bolaget bestämmas av Kungl. Maj:t.

Det föreslagna aktiebolagets kapitalbehov i inledningsskedet har beräknats till högst 25 mkr. Aktiekapitalet har efter överläggningar med de en-

skilda intressentgrupperna ansetts böra bestämmas till 1 mkr., varav — såsom förut nämnts — staten skulle satsa 52 % och de enskilda intressentgrupperna tillsammans 48 %. Utdelningen på aktiekapitalet torde i enlighet med vad som gäller för vissa statliga bolag böra bestämmas till högst 5,5 %. Återstående kapitalbehov om 24 mkr. avses skola täckas genom lån, som upptages i kreditinstitutet. Staten torde böra ställa garanti för hälften av lånebeloppet. Härjämte har under hand hänvändelse gjorts till bilförsäkringsföretagen, att dessa skall göra ett motsvarande borgensåtagande.

Med hänvisning till det anförda förordar jag, att för budgetåret 1963/64 å kapitalbudgeten upptages ett investeringsanslag av 520 000 kr. för teckning av aktier i det bolag som skall handha säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar, m. m. Vidare torde böra inhämtas riksdagens medgivande, att statsgaranti må beviljas för lån till bolaget intill ett belopp av 12 000 000 kr. Kostnaderna för utbildningen hos statens bilinspektion av anstaltsföreståndare har beräknats till ca 2 mkr. Medel härför torde böra förskottsvis bestridas genom överskridanden av bilinspektionens avlönings- och omkostnadsanslag för ifrågavarande budgetår. Kostnaderna bör slutligen belasta bolaget.

Den obligatoriska säkerhetsinspektionen torde böra träda i kraft den 1 januari 1965. Vid samma tidpunkt bör bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter i fråga om registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktning överföras till bolaget från bilinspektionen. Bolaget bör emellertid successivt påbörja verksamheten redan under senare hälften av år 1964 för att utarbeta erforderliga rutiner etc. Den kapacitet, som härigenom kommer att finnas under andra halvåret 1964, bör tagas i anspråk för inspektion på frivillig grund. Genom sådan frivillig inspektion bör om fordonet godkännes, säkerhetsinspektion för närmast följande inställemånad anses fullgjord.

Jag har i det föregående framlagt mina synpunkter på frågan hur fordonskontrollen i huvudsak bör utformas. En rad spörsmål av i första hand praktisk natur återstår emellertid att lösa, innan det föreslagna bolaget kan träda i verksamhet. Det är min avsikt att tillsätta en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet med uppgift att närmare undersöka och överväga dessa frågor.

Förslag till de författningsändringar, som erfordras för säkerhetsinspektionens genomförande, m. m., och som kräver riksdagens medverkan, torde vid senare tidpunkt få framläggas för riksdagen.

Slutligen vill jag framhålla, att den föreslagna överflyttningen av arbetsuppgifter från statens bilinspektion till bolaget givetvis aktualiserar vissa personalproblem för bilinspektionens del. Helt allmänt kan emellertid sägas, att det torde föreligga relativt goda möjligheter för övertalig personal vid bilinspektionen att erhålla anställning hos bolaget. Från personallåll

har framhållits önskvärdheten av att här avsedda anställningsfrågor snarast överväges. Dessa och hithörande frågor synes mig utan tidsutdräkt böra tagas upp till behandling vid överläggningar mellan företrädare för staten och det blivande bolaget samt vederbörande personalorganisationer.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga övergångsanordningar beträffande statens bilinspektion.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1. att för sin del besluta om införande av säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar, m. m. från och med den 1 januari 1965 i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag föreslagit i det föregående;

2. att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för bildandet av ett aktiebolag för handhavandet av inspektionsverksamheten, m. m.;

3. att till *Aktieteckning i det bolag som skall handhava säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar, m. m.* för budgetåret 1963/64 å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 520 000 kr.; samt

4. att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti intill ett belopp av högst 12 000 000 kr. för krediter till det bolag som skall handhava säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar, m. m.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Björn Schumacher

INNEHALLSFÖRTECKNING

	Sid.
I. Nuvarande kontrollsystem	3
1. Gällande bestämmelser	3
2. Kontrollorganisation	6
3. Frivillig kontroll	7
II. 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.	8
1. Behovet av allmän periodisk fordonskontroll	8
2. Säkerhetsinspektionens omfattning	10
3. Inställelse till säkerhetsinspektion	11
4. Säkerhetsinspektionens utförande m. m.	13
5. Efterlevnaden av bestämmelserna om säkerhetsinspektion	14
6. Säkerhetsinspektionens organisation	16
7. Finansieringsfrågan	21
III. Remissyttrandena	22
1. Behovet av allmän periodisk fordonskontroll	22
2. Säkerhetsinspektionens omfattning	23
3. Inställelse till säkerhetsinspektion	25
4. Säkerhetsinspektionens utförande m. m.	25
5. Efterlevnaden av bestämmelserna om säkerhetsinspektion	26
6. Säkerhetsinspektionens organisation	27
7. Finansieringsfrågan	29
IV. Promemoria angående vissa trafiksäkerhetsåtgärder	30
V. Departementschefen	34