

## **Nr 200**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 18 oktober 1963.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Regentens beslut:

**WILHELM**

*Gösta Skoglund*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen överväges olika möjligheter till kontroll över handeln med begagnade bilar i syfte att förhindra försäljning av trafikfarliga fordon. Förslag framlägges till en ny bestämmelse i vägtrafikförordningen om rätt för besiktningsman att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon eller släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare. Vid inspektionerna skall, liksom vid flygande inspektion, körförbud kunna meddelas. Bestämmelsen jämte därav föranledda ändringar i övrigt i vägtrafikförordningen avses skola träda i kraft den 1 januari 1964.

**Förslag**  
till  
**förordning om ändring i vägtrafikförordningen**  
**den 28 september 1951 (nr 648)**

Häri genom förordnas, att i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall, på sätt nedan angives, införas en ny paragraf, betecknad 23 a § jämte därtill hörande rubrik, att 24 § 1 och 2 mom. samt 65 § 2 mom. nämnda förordning<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att till sistnämnda paragraf skall fogas ett nytt moment, betecknat 7 mom., av nedan angiven lydelse.

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

*Inspektion hos försäljare*

*23 a §.*

*Besiktningssman äger företaga inspektion hos den, som driver handel med fordon, för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hållas till salu i rörelsen (inspektion hos försäljare).*

*För sådan inspektion skall besiktningssman jämte av honom anlitat biträde äga tillträde till lokaler och områden, där fordon, som sägs i första stycket, finnas uppställda. Besiktningssmannen må i den utsträckning han finner påkallat provköra fordon, som inspektionen avser. Det åligger rörelsens innehavare att tillhandagå i den utsträckning som erfordras för förrättningens behöriga genomförande.*

*Vid förrättningen skola bestämmelserna i 23 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.*

*Vad besiktningssman eller biträde till denne erfarit i samband med inspektion hos försäljare må ej yppas i vidare mån än som erfordras för vinnande av det med inspektionen avsedda ändamålet.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 65 § 2 mom. se 1961:297.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 24 §.

1 mom. Registrerat motorfordon — — — — — sådant gasverk.

Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa motordrivet fordon eller släpfordon i anledning av körförbud eller föreläggande stadgas i 22 och 23 §§.

Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa motordrivet fordon eller släpfordon i anledning av körförbud eller föreläggande stadgas i 22, 23 och 23 a §§.

Angående skyldighet — — — — — särskilt stadgas.

2 mom. Vid anmälan — — — — — skall företes:

a) i fråga — — — — — intyget; och

b) i fråga om fordon, för vilket meddelats körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning enligt vad i 22 och 23 §§ stadgas, handling som utfärdats över förbudet eller förelägandet.

b) i fråga om fordon, för vilket meddelats körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning enligt vad i 22, 23 och 23 a §§ stadgas, handling som utfärdats över förbudet eller förelägandet.

## 65 §.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som meddelats enligt 22, 23 eller 23 a §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

7 mom. Vägrar rörelseinnehavare att tillhandagå besiktningsman på sätt stadgas i 23 a § dömes till dagsböter.

Bryter någon mot bestämmelsen i 23 a § fjärde stycket, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år. Sådan förseelse må av allmän åklagare åtalas endast efter angivelse av målsäganden.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1964.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland,  
i statsrådet å Stockholms slott den 18 oktober 1963.*

**Närvarande:**

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

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *kontroll över handeln med begagnade bilar m. m.* och anför därvid följande.

**Inledning**

I den proposition (1963:91) angående säkerhetsinspektion av motorfordon m. m. som antagits av årets riksdag anförde jag att en allmän periodisk fordonsinspektion med den utformning som angavs i propositionen säkerligen skulle leda till att bristfälliga, trafikfarliga bilar i betydande omfattning utrangerades ur fordonsbeståndet. Dock ansåg jag ytterligare rätt ingripande åtgärder erforderliga för att undanröja de speciella trafik-säkerhetsproblem som kan ledas tillbaka till den mindre ansvarsmedvetna företagsamhet som förekommer på vissa håll inom handeln med begagnade bilar. Jag anmälde i detta sammanhang att jag tillsatt en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet med uppgift att undersöka och överväga här avsedda spörsmål och förutskickade att jag så snart undersökningen slutförts skulle ånyo för Kungl. Maj:t anmäla här berörda fråga. Åt ifrågavarande arbetsgrupp har jag jämväl uppdragit att utreda frågan i vad mån särskilda åtgärder erfordras för att hindra försäljning av bilar till personer under körkortsåldern.

Arbetsgruppen har efter utfört uppdrag upprättat en den 30 juli 1963 dagtecknad stencilerad promemoria. I denna föreslås införande av bestämmelser om rätt för besiktningsman att på försäljningsställe inspektera begagnade motorfordon och släpfordon. Särskilda åtgärder emot underårigas förvärv av motorfordon finner arbetsgruppen däremot ej erforderliga f. n. Författningsförslag har bilagts promemorian.

Over promemorian har efter remiss yttranden avgivits av riksåklagarämbetet, hovrätten för nedre Norrland, försvarets fabriksstyrelse, socialstyrelsen, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, kommerskollegium, näringsfrihetsrådet, näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, polisberedningen, statens konsumentråd, statens institut för konsumentfrågor, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Stockholms rådhusrätt, Stockholms stads barnavårdsnämnd, barnavårdsnämnden i Malmö, varudeklarationsnämnden, Sveriges advokatsamfund, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Statstjänstemännens riksförbund, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen, Automobilbesiktningsmännens förening, Cykel- och mopedfrämjandet, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Handelsanställdas förbund, Kungl. automobil klubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Sveriges trafikbilägares riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens riksförbund (MRF), Åkeriföretagarnas centralförening, Riksförbundet landsbygdens folk, Svenska bilförsäkringsföreningen, Svenska företagares riksförbund, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska polisförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening samt Sveriges husmodersföreningars riksförbund. Riksåklagarämbetet har bifogat yttranden från statsåklagarna i Stockholm, Göteborg och Malmö, kommerskollegium yttranden från samtliga handelskammare, samt flera länsstyrelser yttranden från olika myndigheter och organisationer inom länet. Lantbruksförbundet, arbetsgivareföreningen, grossistförbundet och köpmannaförbundet har som eget yttrande åberopat ett av Näringslivets trafikdelegation upprättat förslag till yttrande.

Jag anhåller att nu få taga upp frågan om kontroll över handeln med begagnade bilar och vissa därmed sammanhängande spörsmål till behandling.

## Gällande bestämmelser

### *Kontrollen över bilbeståndet*

Kontrollen från det allmännas sida över att fordonsbeståndet från teknisk synpunkt är i trafiksäkert skick sker beträffande nya fordon genom *registrerings- och typbesiktning*. Genom olika former av *löpande kontroll* säkras sig det allmänna en viss tillsyn över att fordonen under den tid de brukas i trafik bibehålles i ett med hänsyn till trafiksäkerheten tillfredsställande skick. Ett ändamålsenligt *system för registrering* av fordonen och uppgifter om dessa är en förutsättning för att en effektiv kontroll skall kunna upprätthållas. De grundläggande bestämmelserna om besiktningar och om registreringsystemet återfinnes i *vägtrafikkförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF* — och i *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743) — VTK*.

Den löpande kontrollen äger rum dels vid undersökning av polisman jämlikt 9 § VTF eller i samband med flygande inspektion jämlikt 23 § VTF, dels i form av en mera fullständig kontroll av beskaffenhet och utrustning genom kontrollbesiktning som sägs i 24 § VTF och dels, beträffande kopplingsanordningar, genom i 24 a § VTF föreskriven särskild kopplingsbesiktning. För den aktuella frågan om möjligheterna att kontrollera beskaffenheten av begagnade saluförda bilar är närmast av intresse institutet flygande inspektion ävensom den befogenhet att förordna om kontrollbesiktning, som tillkommer länsstyrelse jämlikt 22 § VTF.

Sistnämnda stadgande ger länsstyrelse rätt att, när så finnes påkallat, förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Föranleder besiktningen därtill eller efterkommes ej föreläggandet kan länsstyrelsen meddela körförbud för fordonet, vilket innebär att det ej får brukas förrän det blivit godkänt vid kontrollbesiktning.

Flygande inspektion innebär att besiktningsman eller därtill särskilt förordnad polisman företar undersökning och provkörning av motorfordon eller släpfordon för kontroll av dess beskaffenhet och utrustning. Sådan inspektion får ske allenast av fordon som »anträffas på väg». Med väg avses, enligt definition given i 1 § 1 mom. VTF, »allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel allenast vintertid avsedd körled».

Där vid flygande inspektion fel upptäckes på fordonet leder detta, beroende på felens svårighetsgrad, till att körförbud meddelas, föreläggande ges om felens avhjälpande eller påpekande befinnes vara tillfyllest. I föreläggande anges tillika att fordonet inom viss tid skall inställas för

kontrollbesiktning eller att inom viss tid genom intyg av polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt skall styrkas att bristfälligheterna avhjälppts. Meddelat körförbud kan hävas av vederbörande länsstyrelse.

Överträdelse av körförbud och underlåtenhet att efterkomma föreläggande enligt 22 eller 23 § VTF straffbelägges i 65 § 2 mom. och 6 mom. första stycket VTF.

Kontrollen genom registrering innebär i princip följande. Hos länsstyrelserna föres bilregister och bilreservregister. En förutsättning för fordons upptagande i bilregister är att fordonet inom viss tid före registreringsansökan godkänts vid registreringsbesiktning eller vederbörligen upptagits i typintyg. Detta villkor gäller ej vid omregistrering till annat län (10 § VTF) och ej heller i fråga om vissa fordon som varit upptagna i bilreservregister en kortare tid (KF den 25 mars 1955, nr 98).

Motorfordon, vissa traktorer och släpfordon i vissa fall må ej tagas i bruk med mindre de registrerats och försetts med registreringsskylt (11 § VTF). Fordon tilldelas registreringsnummer av vederbörande länsstyrelse. Det ankommer på ägaren själv att i den allmänna handeln förskaffa sig registreringsskyltar. Enligt 16 § VTF skall fordon registreras i det län där det har sin hemort. Byter fordonet hemort skall ny registreringsansökan ske. Sker detta till följd av överlåtelse åligger ansökningskyldigheten den nye ägaren (17 § VTF). Övergår eljest äganderätten till registrerat fordon är nye ägaren skyldig att anmäla detta till registreringsmyndigheten (18 § VTF). Fordon som ej skall brukas under viss tid kan på anmälan överföras från bilregistret till bilreservregistret (19 § VTF). För reservregistrerat fordon gäller ej någon skatte- eller försäkringskyldighet. Fordon kan definitivt avföras ur registren bl. a. av den anledningen att det varit reservregistrerat under tre år i följd (20 § VTF). I registren skall föras anteckningar angående körförbud och förelägganden om kontrollbesiktning på sätt framgår av 33 § VTK jämförd med 53 och 55 §§ VTK. Några föreskrifter om att sådana förbud eller förelägganden skall utmärkas på vederbörande fordon eller antecknas i besiktningsinstrument innehålls ej i lagstiftningen.

#### *Om underårigas rätt att träffa avtal m. m.*

Den som är under 21 år må i princip inte själv råda över sin egendom eller åtaga sig förbindelser. Såsom närmare framgår av bestämmelserna i 9 kap. föräldrabalken, däri underårigs omyndighet regleras, ges dock flera undantag från denna princip. Således äger underårig i allmänhet råda över medel som han förvärvat genom eget arbete efter det han fyllt sexton år eller som han erhållit genom gåva eller testamente med villkor att han må råda däröver. Han äger vidare med vissa undantag ingå rättshandlingar som faller inom området för rörelse som han bedriver. Om det anses erforderligt med hänsyn till myndlingens uppfostran eller välfärd

kan förmyndaren under vissa förutsättningar omhändertaga egendom, varöver den omyndige eljest äger råda. Det må även erinras om stadgan- det i 27 § barnavårdslagen, enligt vilket barnavårdsnämnd äger meddela föreskrifter om inskränkning i underårigs förfogande över arbetsförtjänst eller andra tillgångar. Ingår omyndig avtal utan erforderligt samtycke innebär detta inte i och för sig att avtalet blir ogiltigt utan medför alle- nast en rätt för den med vilken avtalet slöts att under vissa förutsättning- ar frånträda detsamma.

### Frågans tidigare behandling

#### Handeln med begagnade bilar

Vid återkommande tillfällen har i olika sammanhang framförts förslag som direkt eller indirekt åsyftat en sanering av handeln med begagnade bilar. Förslagen har i huvudsak tagit sikte på en allmän periodisk efter- besiktning av motorfordon, obligatorisk besiktning i samband med över- låtelse av motorfordon, auktorisation för rätt att driva handel med begag- nade bilar samt åtgärder via bilregistret för en bättre kontroll rörande ägar- byten, skrotning m. m. I det följande nämnes några under senare tid fram- lagda sådana förslag.

1953 års *trafiksäkerhetsutredning* fann i sitt betänkande »Trafiksäkerhet II» (SOU 1957: 18) periodisk kontrollbesiktning av samtliga motorfordon i och för sig befogad men ansåg sig ej kunna framlägga förslag härom med hänsyn till bristande resurser hos besiktningsorganisationen. I stället föreslog utredningen regler innebärande att, därest motorfordon, som är äldre än fem år, byter ägare till följd av köp, byte eller gåva, till den anmälan eller ansö- kan som ingives till bilregistret skall fogas ett tre månader före förvärvet ut- färdat intyg att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet skick. Statsmakterna fann förslaget välbetänkt men ej möjligt att genom- föra med hänsyn till för det dåvarande otillräckliga resurser (1958 års *A- riksdag*: prop. 69; L<sup>2</sup>U 20; rskr 233).

Införande av skyldighet att vid bilförsäljning förete protokoll över for- donstest övervägdes av 1959 års *riksdag* i anledning av motioner. Riksdagen lämnade med bifall till andra lagutskottets utlåtande (L<sup>2</sup>U 5) motionerna utan åtgärd med hänvisning till bl. a. att förslag angående obligatorisk åter- kommande kontrollbesiktning av begagnade bilar kunde förväntas. Förslag i sistnämnda hänseende — varom också varit fråga vid 1958 års B-riksdag (L<sup>2</sup>U B 18) och vid ytterligare ett tillfälle under 1959 års riksdag (L<sup>2</sup>U 44; rskr 339) — har förelagts och antagits av *riksdagen innevarande år* (prop. 91; L<sup>3</sup>U 22; SU 83; rskr 184, 198). Statsmakterna har härigenom i princip beslutat om införande av periodisk fordonskontroll i fråga om samtliga registrerade motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Verksamheten

skall emellertid enligt beslutet byggas ut successivt och till en början, från och med den 1 januari 1965, omfatta allenast minst fem år gamla fordon.

Registrering och auktorisering av personer och firmor, som idkar yrkesmässig bilförsäljning, ifrågasattes i motioner till 1962 års riksdag. Andra lagutskottet återgav i sitt utlåtande i ärendet (L<sup>2</sup>U 35) bl. a. ett uttalande i remissyttrande från kommerskollegium, innebärande att ett auktorisationsförfarande i praktiken skulle leda till konkurrensbegränsningar, vartill statsmakterna ej borde medverka med mindre starka skäl av allmän räckvidd kunde åberopas härför. Utskottet fann att man för att komma till rätta med missförhållandena inom bilhandeln får söka sig andra vägar. På utskottets hemställan lämnades motionerna utan åtgärd av riksdagen. Frågan beröres även i den för årets riksdag framlagda ännu ej behandlade propositionen nr 166 med förslag till ändring i 1949 års förordning angående handel med skrot, lump och begagnat gods. Spörsmålet huruvida begagnade motorfordon bör hänföras under förordningen har, såsom närmare framgår av propositionen, övervägts i en departementspromemoria i ärendet och föranlett skilda uttalanden vid promemorians remissbehandling. I propositionen avvisas emellertid helt denna tanke.

I underdånig skrivelse den 15 januari 1962 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag, som bl. a. syftar till en bättre kontroll över handeln med begagnade bilar. Styrelsen föreslår vissa ändringar och kompletteringar i det nu gällande registreringssystemet. Enligt förslaget bör rätten att reservregistrera fordon maximeras eller fordonsskatt utgå även för reservregistrerat fordon. Vidare bör i författning uppställas bestämda krav rörande de åtgärder som skall vidtagas för att ett fordon skall anses »skrotat» och avföras ur bilregistret eller bilreservregistret. Skyldighet att anmäla övergång av äganderätt till bil bör enligt styrelsen åvila såväl köparen som säljaren. Dessa reformer skulle, menar styrelsen, öppna större möjligheter till kontroll över »skrotbilarna» och deras omhändertagande och därmed över handeln med uttjänta bilar. Det föreslås också ett nytt system i fråga om registreringsskyltar, så att dessa skall kunna utfås endast från myndighet och återkrävas av denna så snart ett fordon brukande är otillåtet på grund av körförbud eller eljest. En förbättrad ägarregistrering såsom i viss mån ägnad att verka hämmande på de ej önskvärda tendenserna inom handeln med begagnade bilar framhäves också i det utskottsutlåtande över en motion om översyn av bestämmelserna om äganderättsanmälan beträffande bil, vars innehåll 1962 års riksdag givit Kungl. Maj:t till känna (L<sup>3</sup>U 12; rskr 128).

Vid den inventering av förslag till åtgärder för ökad trafiksäkerhet, som under år 1962 företogs inom kommunikationsdepartementet i samarbete med ett 70-tal myndigheter och organisationer, framhölls allmänt behovet av en årlig kontroll av äldre fordon. Som alternativ eller komplettering till detta framfördes även olika förslag om obligatorisk besiktning av alla mo-

torfordon eller vissa äldre sådana i samband med ägarbyte. Vissa förslagsställare underströk behovet av en effektiv kontroll över handeln med begagnade bilar genom lagstiftning på området. Bl. a. ifrågasattes om den flygande inspektion som enligt 23 § VTF kan företas av besiktningsmän och vissa polismän beträffande fordon som anträffas på väg, skulle kunna tänkas utvidgad att omfatta även begagnade fordon, som försäljare av bilar tillhandahåller i försäljningslokal. Även tanken på en auktorisation av bilhandelsföretag och bilverkstäder samt på obligatorisk besiktning av till försäkringsbolag skadeanmälda motorfordon aktualiserades vid inventeringen. Flera förslagsställare underströk behovet av effektiva regler om bilregistrering — särskilt beträffande bilreservregistret — samt av ett nytt system för registreringsskyltar. Därvid förordades även att körförbud skulle tydligt utmärkas på fordonet.

#### **Bilförsäljning till ungdom under 18 år**

Frågan om försäljning av bilar till personer under körkortsåldern har vid ett par tillfällen under senare år varit aktuell i riksdagen. 1959 års riksdag behandlade ämnet i anledning av en motion med begäran om utredning »rörande behovet av lagstiftning innebärande förbud för ungdomar att förvärva motorfordon förrän de uppnått den ålder då de är behöriga att föra fordonet i fråga». På hemställan av allmänna beredningsutskottet (ABU 10) lämnade riksdagen motionen utan åtgärd. I utskottsutlåtandet anföres bl. a. att krav på legitimation vid registrering av bil skulle medföra avsevärda praktiska svårigheter och att förbud för underåriga att förvärva bil skulle kunna upprätthållas endast genom en mycket omfattande kontrollapparat. Vidare påpekas att under alla omständigheter möjligheterna att kringgå förbudet exempelvis genom bulvanköp eller inregistrering på anhörig eller kamrat som fyller åldersvillkoret skulle vara stora.

I svar den 11 april 1961 på en interpellation angående förbud för person under 18 år att inköpa bil uttalade statsrådet och chefen för justitiedepartementet Kling att praktiska skäl talade mot en förbudsregel och att han delade allmänna beredningsutskottets i nyssnämnda utlåtande angivna uppfattning att dessa skäl är så vägande att en sådan regel ej bör införas.

### **Departementspromemorian**

#### **Handeln med begagnade bilar**

##### *Handelns omfattning och struktur*

Arbetsgruppen har sökt kartlägga omfattningen och strukturen av den handel med begagnade bilar som f. n. förekommer. Vissa av MRF publicerade siffror framlägges. Siffermaterialet vilar delvis på antaganden och det framhålls i promemorian att detsamma bör tagas med en viss reserva-

tion. Materialet utvisar bl. a. att av den totala personbilsförsäljningen under senare år omkring 65 procent utgjorts av begagnade personbilar. För 1962 anges antalet sålda begagnade personbilar till 350 000, antalet nyregistrerade personbilar till nära 200 000 och antalet utrangerade sådana bilar till 75 000. Det beräknas att av det totala antalet försålda personbilar 70 procent försäljes genom företag, anslutna till MRF, 20 procent går genom andra företag och 10 procent överlåtes direkt konsumenterna emellan. En ökning av försäljningen kan enligt MRF:s beräkningar påräknas så att år 1970 siffran för försålda begagnade personbilar uppgår till ca 475 000. Vid de anförda beräkningarna har ej medtagits försäljningar till återförsäljare och skrothandlare. Arbetsgruppen beräknar att det f. n. finnes sammanlagt över 1 200 företag med fast försäljningsorganisation, som försäljer begagnade bilar, vartill kommer ett stort antal personer som utan fast organisation mer eller mindre tillfälligt bedriver sådan handel. Av företagen är omkring 800 anslutna till MRF. Slutligen påpekas att 2 000—3 000 fordon per år försäljes genom olika statliga myndigheter och att viss försäljning av krockskadade fordon sker i försäkringsbolagens regi.

En av Industriens utredningsinstitut år 1958 gjord kalkyl utvisar enligt promemorian en för svenska förhållanden beräknad medianlivslängd för personbil av 11,5 år, medan senare beräkningar tyder på en viss nedgång i denna siffra. För att söka vinna siffermässigt stöd för den allmänna uppfattningen att frekvensen ägarbyten ökar ju äldre en bil blir har arbetsgruppen genom statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG låtit i detta avseende undersöka ett antal personbilar registrerade i Stockholm. Undersökningen har omfattat 916 fordon och avsett tiden 1/1 1961—15/10 1962. Bilhandlares förvärv av s. k. inbytesbilar har uteslutits vid bearbetningen. Resultatet av undersökningen åskådliggöres i följande tabell.

Första inreg. år	Antal fordon	Antal ägarbyten	Medelantal ägarbyten per fordon
1960 .....	164	64	0,39
1959 .....	90	53	0,59
1958 .....	119	76	0,64
1957 .....	78	61	0,78
1956 .....	89	61	0,69
1955 .....	64	56	0,88
1954 .....	48	48	1,00
1953 .....	41	47	1,15
före 1953 .....	44	30	0,68

Resultatet av denna undersökning har således i stort sett bekräftat antagandet att frekvensen ägarbyten ökar med tilltagande fordonsålder. Nedgången för bilar inregistrerade före 1953 anses bero på att de är helt omo-

derna och nära skrotningsstadiet, medan nedgången för bilar registrerade första gången år 1956 antas vara slumpmässigt betingad.

### *Reformbehovet*

En väsentlig orsak till den med fordonets ålder ökande bytesfrekvensen är enligt arbetsgruppen att fordonets kvalitet och därmed dess trafik-säkerhet normalt undergår en fortlöpande försämring till följd av förslitning, korrosion m. m. I promemorian refereras följande uttalande härom av 1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957: 18 s. 378).

Av erfarenhet vet man, att en vanlig orsak till att en person vill sälja sitt fordon, är att det blivit så förslitet eller utsatt för sådana skador eller behäftat med så allvarliga brister och fel, att det varken ur säkerhetssynpunkt eller ur ekonomisk synpunkt längre är lämpligt för honom att ha fordonet kvar. Man vet också, att en person, som har för avsikt att inom en snar framtid sälja sitt fordon, ofta antingen helt underlåter att reparera de brister, som föreligga eller också endast hjälpligt sätter fordonet i sådant skick, att det kan säljas. Understundom ske dessa s. k. reparationer på ett sätt som måste betecknas såsom rent bedrägligt emot en blivande köpare. — Vid själva försäljningen av det begagnade fordonet är säljaren av naturliga skäl benägen att lämna köparen en så fördelaktig beskrivning som möjligt av fordonet och dess egenskaper och att förtiga eller t. o. m. förneka förekomsten av fel och brister. Köparen får därför ofta en mer eller mindre oriktig uppfattning om fordonets tillstånd. Saknar köparen möjlighet att själv bilda sig en uppfattning om det skick, i vilket fordonet verkligen befinner sig, kan han alltså bli ägare till ett synnerligen trafikfarligt fordon. Den risk, som detta innebär ur säkerhetssynpunkt, blir särskilt framträdande, därför att föraren icke känner till vilka brister och fel, som vidlåda fordonet.

Eftersom ca 90 procent av all försäljning av begagnade bilar numera sker via bilhandlare borde enligt arbetsgruppens mening åtskilliga av de av utredningen påtalade riskerna elimineras. De som ägnar sig åt bilhandel bör rimligen ha bättre förutsättningar än den enskilde konsumenten att bedöma trafikdugligheten hos ett fordon och har ofta tillgång till egna verkstäder för erforderliga reparationer. Passagen över bilhandeln borde därför medföra en utrensning av dåliga bilar och en översyn och reparation av dem, som på nytt skall ut i trafik. Emellertid föreligger även här stora risker för att bristfälliga fordon på nytt kommer ut i trafiken. Anledningen till att konsumenten vill köpa en ny bil eller en bättre, begagnad bil är såsom utredningen framhållit vanligen att den tidigare bilen börjar förete allvarliga brister. Den ersättning som lämnas för inbytesbilen betraktas ofta av båda parter mer som en prutning på den bil, som skall förvärfvas än som en ersättning för värdet på den gamla bilen. Man kan därför räkna med att väsentligt större belopp tillgodoräknas för inbytesbilen än som motsvarar egentliga saluvärdet och detta kommer i sin tur att influera på bedömningen, huruvida bilen skall utrangeras eller om man skall göra ett

försök att på nytt sälja den i marknaden. Om en bilhandlare tillgodoräknat en kund ett relativt högt belopp för en inbytesbil ligger det nära till hands att han söker få tillbaka så mycket som möjligt vid en ny försäljning i stället för att låta skrota bilen, även om han finner den vara behäftad med åtskilliga brister.

Redan detta visar att det helt allmänt föreligger stora risker för att trafikfarliga fordon på nytt försäljes i marknaden, även från företag som i övrigt söker tillämpa en god affärsmoral och tar hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Åtskilliga företag är emellertid mer eller mindre likgiltiga för såväl anständiga affärsprinciper som för trafiksäkerheten. Därtill kommer att vissa företag är verksamma med direkt inriktning på att köpa mer eller mindre skrotningsfärdiga fordon och på nytt sälja dem i marknaden.

Av rapporter som polismyndigheterna ställt till arbetsgruppens förfogande framgår också att det vid flygande inspektioner i flera fall förekommit att nyligen från bilhandeln inköpta, begagnade bilar visat sig vara behäftade med så allvarliga brister på bromsar, styrinrättning m. m. att körförbud påkallats. Inköpspriserna kan ha legat på femtio å hundra kronor men också på flera tusen kronor.

Att åtskilliga helt undermåliga bilar är föremål för handel framgick även vid de razzior, som trafikpolisen i Stockholm företog under mars—april i år i fråga om den bilhandel, som pågår på gatorna i vissa stadsdelar. Av de ca 150 fordon som kunde granskas fick 44 beläggas med körförbud och i fråga om 88 fordon gavs föreläggande om kontrollbesiktning. Arbetsgruppen framhåller att denna, relativt begränsade, gatuhandel ej är symptomatisk för handeln med begagnade bilar som helhet. En mer omfattande handel av här angivet slag förekommer dock även inom många affärslokaler och andra försäljningsställen.

Om man skall få ut den gynnsamma effekt som i och för sig borde kunna följa av att begagnade bilar vid ägarbyten i stor utsträckning passerar bilhandeln, erfordras en genomgripande sanering. Arbetsgruppen erinrar om att MRF för några år sedan rekommenderade medlemmarna att endast sälja trafiksäkra fordon. Denna rekommendation synes icke ha fått önskad effekt, även om en viss förbättring anses ha skett under senare år. Vid förbundets årskongress hösten 1962 beslöts vissa riktlinjer för medlemmarnas handel med begagnade bilar. Även om det kan läggas kritiska synpunkter på innehållet i beslutet betraktar arbetsgruppen detsamma som ett steg i riktning mot en sanering av handeln med begagnade bilar. Arbetsgruppen understryker bl. a. behovet av en mer realistisk värdering av inbytesbilarna och framhåller vidare att trafiksäkerhetsmässiga principer måste tillämpas för avregistrering och skrotning av bristfälliga fordon samt att en grundlig översyn och renovering bör ske av de fordon som på nytt skall försäljas i marknaden. I promemorian redovisas även vissa andra riktlinjer för saneringen inom branschen.

Enligt arbetsgruppens mening bör det i första hand ankomma på bilbranschen att själv genomföra en sanering av handeln med begagnade bilar. Arbetet bör följas och stimuleras från det allmännas sida men egentliga ingrepp bör enligt arbetsgruppens mening inte ske annat än om detta befinnes nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Den uppmärksamhet som från flera håll ägnats dessa frågor i förening med att den allmänna upplysningsverksamheten inpräntar riskerna med brister hos fordonen borde vara ägnade att stimulera till fortsatta, energiska insatser från branschens sida för en självsanering. Man torde emellertid få räkna med att denna självsanering kommer att ta en icke obetydlig tid i anspråk. Dessutom torde ett stort antal av de företag och enskilda handlare som är verksamma inom handeln med begagnade bilar knappast vara intresserade av att själva genomföra en sanering. Även om det borde vara ett starkt intresse för branschen i dess helhet att själv genomföra en sanering är därmed ingalunda sagt att den enskilde företagaren alla gånger finner dylika åtgärder förenliga med sina intressen. Med hänsyn till bl. a. vad här anförts är det från trafiksäkerhetssynpunkt nödvändigt att öppna en möjlighet för myndigheterna att företa vissa kontrollåtgärder. En lagstiftning på detta område är f. ö. — oavsett de missförhållanden som f. n. råder inom handeln med begagnade bilar — motiverad med hänsyn till de risker från trafiksäkerhetssynpunkt som är förenade med försäljning av bristfälliga motorfordon. Arbetsgruppen anser att man i många stycken kan dra paralleller med kontrollen över livsmedelshandeln samt arbetarskyddslagstiftningen.

Enligt arbetsgruppens mening är behovet av dylika åtgärder särskilt framträdande intill dess den årliga säkerhetsinspektionen av vissa äldre motorfordon och släpfordon får full effekt på fordonsbeståndet men även där efter kommer behov att föreligga av en möjlighet för myndigheterna att företa vissa kontrollåtgärder beträffande handeln med begagnade bilar.

Även efter det att säkerhetsinspektionen fått sin fulla omfattning, torde det komma att finnas ett antal motorfordon i trafik, vilka är behäftade med allvarliga brister. Det kan röra sig om motorfordon som krockskadats eller på annat sätt snabbt försämrats. Sådana bristfälliga fordon kan troligen ändå säljas; i första hand givetvis då till dem, som ej är i stånd att före köpet konstatera vilka defekter fordonet har. Det är dock möjligt att även sådana köpare uppträder, vilka är medvetna om att de utbjuda fordonen inte kommer att godkännas vid nästa inspektionstillfälle men som kanske ändå finner priset förmånligt. Dessutom får man inte bortse från riskerna för ett starkt ökat utbud av bristfälliga fordon till låga priser mot slutet av inställetserminer för säkerhetsinspektion.

Även om den beslutade årliga säkerhetsinspektionen sålunda inte eliminerar behovet av särskilda åtgärder i fråga om handeln med begagnade bilar — vilket också framhölls i propositionen om säkerhetsinspektion —

har beslutet härom medfört ett annat utgångsläge för bedömningen av vilka åtgärder som bör komma i fråga.

#### *Alternativa former för kontroll*

Sedan beslut nu fattats om årlig säkerhetsinspektion av vissa äldre bilar är det enligt arbetsgruppens mening inte motiverat att — såsom 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog och som ånyo aktualiserats vid remissbehandlingen av betänkandet om säkerhetsinspektion och vid trafiksäkerhetsinventeringen — utöver detta även införa obligatorisk kontrollbesiktning i samband med varje ägarbyte beträffande fordon över fem år eller att införa lagstadgad skyldighet att vid försäljning förete testprotokoll, utfärdat av objektiv anstalt. Även frågan om auktorisation av bilhandeln har i viss mån kommit i annat läge genom säkerhetsinspektionen men det avgörande skälet mot detta förslag är alltjämt de olägenheter i form av konkurrensbegränsningar m. m. som skulle bli följden av att auktorisation infördes. Därtill kommer att såväl förslaget om auktorisation som förslaget om lagstadgad skyldighet att förete testprotokoll står i strid mot arbetsgruppens uppfattning om att den erforderliga saneringen huvudsakligen bör ske genom åtgärder inom branschen.

Väg- och vattenbyggnadstyrelsens förslag om reformering av systemet för reservregistrering och om ny form av registreringsskyltar har gruppen ansett sig ej böra överväga med hänsyn till att tillsättande av en utredning angående fordonsregistreringen synes förestå. Däremot har övervägts om inte en obligatorisk anmälningsskyldighet för den som överlåter fordon redan nu borde genomföras. Arbetsgruppen har emellertid stannat för att även spörsmål om en förbättrad registrering av äganderätten till fordon bör överlämnas till den aviserade utredningen och där lösas i ett större sammanhang. Härvid har beaktats bl. a. att en obligatorisk dubblering av anmälningsskyldigheten måste medföra ett ej obetydligt merarbete för registreringsmyndigheterna. I promemorian anmäles också en viss tveksamhet från principiell synpunkt huruvida den som överlåter ett fordon skäligen kan åläggas att vid straffansvar lämna alla de uppgifter om förvärvarens person som måste erfordras för att anmälningsskyldigheten skall tjäna sitt syfte. Det anmärkes emellertid att en motsvarande skyldighet redan är i viss omfattning genomförd genom stadgandet i 18 § 1 mom. andra stycket VTF.

Efter att dessa tidigare framförda förslag således avvisats diskuteras i promemorian huruvida behovet av kontroll kan tillgodoses genom något redan befintligt institut.

De för den allmänna fordonskontrollen införda instituten övervakning genom länsstyrelse enligt 22 § VTF samt flygande inspektion enligt 23 § VTF i dess nuvarande utformning finner arbetsgruppen nästan helt utan värde för kontrollen över handeln med begagnade bilar.

Länsstyrelsens rätt enligt 22 § VTF att förelägga inställelse till kontrollbesiktning kommer enligt vad arbetsgruppen erfarit över huvud taget sällan till användning och förfarandet konstateras vara alltför omständligt och opraktiskt för att användas för kontroll av fordon inom försäljningsområden.

Då flygande inspektion i viss mån redan kommit till användning för undersökning av saluförda begagnade fordon vid den relativt begränsade försäljning på gata som äger rum i vissa stadsdelar i Stockholm och några andra städer samt i fråga om fordon, som förts ut i trafik från enskilda försäljningsområden, ligger det enligt arbetsgruppen nära till hands att ifrågasätta en utvidgning av tillämpningsområdet för flygande inspektion så att även fordon på enskilt område skulle kunna undersökas. Bestämmelserna om flygande inspektion har emellertid utformats med tanke på fordon som är i trafik medan de fordon, varom här skulle bli fråga, inte befinner sig i trafik vid inspektionstillfället. Vidare är bl. a. stadgandet i 23 § tredje stycket VTF om föreläggande att inom viss tid avhjälpa konstaterade brister m. m. ej lämpat för de här avsedda fallen. Mot bakgrunden härav föreslås i promemorian i stället en helt ny bestämmelse om löpande kontroll av fordon på försäljningsställe.

#### *Arbetsgruppens förslag*

Förslaget ger besiktningsman rätt att företa inspektion hos den som bedriver handel med begagnade fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning av motorfordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hålles till salu i rörelsen. Bestämmelserna föreslås införda i VTF under beteckningen 23 a § och eventuellt med rubriken »Inspektion på försäljningsställe». Kontrollen bör enligt förslaget ske vid inspektion på platsen och företagas i huvudsak såsom vid flygande inspektion. Enligt arbetsgruppens mening måste det vara tillräckligt om från trafiksäkerhetssynpunkt mera allvarliga brister kan upptäckas, varför förrättningen ej bör kunna leda till annan åtgärd än att i förekommande fall körförbud meddelas för inspekterat fordon. Liksom vid flygande inspektion skall undersökning av ett fordon kunna avbrytas, sedan en så allvarlig brist upptäckts att körförbud för fordonet kan meddelas. Härigenom besparas arbete och kostnader utan att det avsedda syftet förfelas. Sedan sådant förbud givits får nämligen, framhåller gruppen, fordonet ej tagas i bruk förrän det godkänts vid kontrollbesiktning, då fullständig genomgång av fordonet sker.

Enligt arbetsgruppens mening bör förrättningarna tillgripas dels när enligt uppgift viss namngiven bilförsäljare säljer trafikfarliga fordon dels för att stickprovvis kontrollera handeln med begagnade bilar. Enbart förekomsten av sådana stickprov torde, framhålles det, verka tillbakahållande på de försäljningar som här är avsikten att i möjligaste mån förhindra.

Frågan huruvida inspektionerna bör kunna verkställas förutom av be-

siktningmän även av polismän som sägs i 23 § första stycket VTF har behandlats vid sammanträde mellan arbetsgruppen och företrädare för polisberedningen. Därvid framkom att användning av polispersonal för kontrolluppgifter av detta slag inte skulle stå i överensstämmelse med den princip, varifrån polisberedningen utgår i sitt arbete, nämligen att från polisen bör avlastas uppgifter som ej är av polisiär natur. Därtill kommer, anför arbetsgruppen, att besiktningmännen genom sin utbildning och verksamhet bör besitta större teknisk sakkunskap samt att det är lämpligare med civil personal för uppgifter av detta slag. Det föreslås därför att inspektionerna skall handhas av allenast besiktningmän. Dock framhålles vikten av att besiktningmännen har fortlöpande kontakt i dessa frågor med såväl statspolis som lokal polis eftersom dessa ofta har god kännedom om företag som bedriver handel med begagnade fordon av mindre god beskaffenhet från trafiksäkerhetssynpunkt.

I fråga om den personalförstärkning som må bli erforderlig i samband med ett genomförande av förslaget har arbetsgruppen haft överläggningar med representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt automobilbesiktningmännens förening. Det har därvid befunnits att bilinspektionen under år 1964 torde ha tillgång till viss personal som utbildas för uppgifter inom den nya säkerhetsinspektionen och att man genom att sätta in dessa på vissa andra uppgifter i samband med fordonskontrollen skulle kunna i viss utsträckning frigöra besiktningmän för inspektion på försäljningsställen.

Frågan om personal för verkställande av dessa inspektioner efter den 1 januari 1965, då säkerhetsinspektionen införes, bör enligt promemorian lösas av den arbetsgrupp som tillkallats för att undersöka och överväga de detaljfrågor som återstår att lösa för genomförande av denna reform. Statens bilinspektion kommer därvid att förutom uppgifter i samband med förarutbildning m. m. även ha kvar vissa uppgifter i fråga om fordonskontrollen, nämligen typbesiktningarna samt tillsynen över säkerhetsinspektionsanstalterna. Arbetsgruppen finner det naturligt att även uppgiften att företa inspektioner på försäljningsställen skall ligga kvar hos statens bilinspektion och endera ingå bland besiktningmännens normala uppgifter eller också omhänderhas av för ändamålet avdelade särskilda besiktningmän. Vid de tidigare berörda överläggningarna om personalbehovet har beräknats att om det senare alternativet väljes för kontrolluppgifterna skulle erfordras tio å femton besiktningmän.

Till närmare motivering av de promemorian bilagda, föreslagna nya stadgandena i VTF anför arbetsgruppen följande.

Då de försäljningar som skall kunna kontrolleras genom bestämmelserna enligt förslaget ofta torde bedrivas i sådana former, att yrkesmässig handel i den mening detta uttryck eljest har i VTF ej kan anses föreligga, har i förslaget använts en vidare lokution.

Ehuru förslaget närmast tar sikte på kontroll av handeln med begagnade bilar, har den möjligheten ansetts inte böra uteslutas att undersökning skall kunna ske även av andra begagnade motorfordon och släpfordon.

För att möjliggöra förrättningarna erfordras bestämmelser om rätt för den eller de besiktningsmän, som skall utföra inspektion, att erhålla tillträde till lokaler och områden, vilka rörelsens innehavare eljest skulle äga avstänga. Någon särskild straffbestämmelse för den som vägrar sådant tillträde torde ej vara erforderlig, eftersom i 10 kap. 12 § strafflagen stadgas straff för den, som vägrar inträde som förrättningsman äger fordra.

Det bör överlämnas åt vederbörande besiktningsman att vid själva förrättningen avgöra vilka fordon i rörelsen som skall undersökas och hur fullständig undersökningen i varje särskilt fall skall göras. Inspektion av samtliga de fordon som förvaras i lager eller hålles till salu torde i de flesta fall inte erfordras. Med sin erfarenhet har besiktningsmannen säkerligen nödiga förutsättningar för att bedöma, vilka fordon som kan misstänkas vara så bristfälliga att en undersökning är påkallad. Såsom berörts i den allmänna motiveringen torde det vidare i fråga om varje inspekterat fordon ej erfordras, att undersökningen drives vidare, sedan en så allvarlig brist konstaterats, att körförbud för fordonet bör meddelas. Den omständigheten att ett fordon vid en inspektion av förevarande slag inte belägges med körförbud, innebär självfallet inte att det skulle av besiktningsmannen ha godkänts för trafik och det kan inte bli aktuellt att — såsom förekommer vid vissa andra förrättningar — lämna någon form av skriftligt besked att fordonet lämnats utan anmärkning. Kontrollen bör liksom flygande inspektion vara avgiftsfri.

I den tidigare motiveringen har anförts, att inspektion enligt förevarande stadgande ej bör kunna föranleda annan åtgärd än utfärdande av körförbud. Detta förhållande medför, att inspektion av ett fordon ej bör underlåtas med anledning av ett påstående att fordonet ej skall försäljas annat än för skrotning. Hinder mot att belägga även sådant fordon med körförbud kan ej anses föreligga.

För att inspektionen ej skall försvåras eller omöjliggöras genom att exempelvis utlämnande av nycklar till fordonen vägras eller åtgärder vidtages för att hindra provkörning av fordon, har i stadgandet ansetts böra inskrivas en skyldighet för rörelsens innehavare att tillhandagå i den omfattning som erfordras för genomförande av förrättningen.

Efter mönster från andra områden, där offentlig kontroll inom enskilda lokaler eller områden genom förrättningsman förekommer, har tillagts en bestämmelse innebärande förbud mot att röja yrkeshemlighet. Att förrättningen, som brukar föreskrivas för jämförliga fall, skall företagas på sådant sätt att minsta möjliga olägenhet vållas, framgår av 56 § VTK.

Givetvis avses ej att med de nya bestämmelserna göra någon inskränkning i hittillsvarande tillämpningsområde för 23 § VTF. De tidigare anförda exemplen visar att det från trafiksäkerhetssynpunkt är angeläget att gatuhandeln med bilar i ökad utsträckning blir föremål för flygande inspektion.

Arbetsgruppen, som anser att uppföljningen av meddelade körförbud f. n. är otillfredsställande, föreslår slutligen införande av ett system, där körförbud kan konstateras direkt på fordonet. Härvid förordas att den

som meddelar sådant förbud samtidigt förser fordonet med ett av vederbörande myndighet fastställt plomberat märke om förbudet.

**Bilförsäljning till ungdom under 18 år**

Arbetsgruppen upplyser att Svenska socialvårdsförbundet hösten 1962 vänt sig till ett tjugotal barnavårdsnämnder med förfrågan om dessa i sin verksamhet mött problemet med underårigas förvärv av motorfordon. Vidare önskade förbundet få veta vilken uppfattning nämnderna hade om behovet av särskilda åtgärder i denna fråga samt vilka åtgärder som härvidlag i så fall kunde vara lämpliga och ändamålsenliga. Om resultatet av förfrågningen anför arbetsgruppen att av de femton barnavårdsnämnder som inkom med svar fyra förordade en lagändring i den riktningen att försäljning av motorfordon till personer under 18 år skulle förbjudas, ytterligare ett par ansåg att dylika lagstiftningsåtgärder kunde övervägas, medan det i övrigt var en ganska allmän uppfattning att ett införande av den föreslagna årliga säkerhetsinspektionen även kunde väntas medföra en förbättring i fråga om den här diskuterade företeelsen. Flera nämnder ansåg att bilhandels medverkan vore önskvärd för att få slut på de underårigas bilköp.

Om olycksfallsstatistiken i den mån den berör förevarande fråga anföres i promemorian följande. Enligt den preliminära statistiken över vägtrafikolyckor under år 1962 dödades fyra underåriga bilförare medan 13 skadades svårt. Dessutom har ett antal underåriga bilförare varit delaktiga i motortrafikolyckor utan att själva komma till skada. Med olycksfallsstatistikens nuvarande uppläggning kan man dock ej ange antalet sådana förare. Anledningen till att dessa olyckor inträffat torde i åtskilliga fall vara att söka i bristande rutin hos den underårige föraren men även defekter hos fordonet kan ha medverkat. Det är ej heller bekant i vilken utsträckning de förare som varit delaktiga i här angivna olyckor framfört egna bilar eller om de fått låna bilarna av exempelvis föräldrar eller kamrater.

I promemorian framhålles vissa under senare tid vidtagna åtgärder ägnade att inskränka de bilköp varom nu är fråga. Det påpekas att ungdomliga förare ofta torde sakna medel till inköp av bilar i de högre prisklasserna och i stället är hänvisade till de billigare kanske skrotmässiga fordonen. Om, såsom förväntas, bilbeståndet rensas på sin sämsta och billigaste del genom det nya säkerhetsinspektionsförfarandet och genom de inspektioner inom bilhandeln som kommer till stånd, därest arbetsgruppens förslag genomföres, kommer av den anledningen möjligheterna till inköp av bilar att minska för de yngre köparna. I sammanhanget erinras även om att MRF vid förbundets årsmöte i oktober 1962 beslutat att dess medlemmar icke skall sälja bilar till personer under 18 år. Slutligen framhålles att en successiv förstärkning av ordningsstadspolisens numerär har

skett under senare år, varför polisen kan antagas ha möjlighet att utöka körkortskontrollen. Arbetsgruppen ifrågasätter om ej all uniformerad polispersonal i yttre bevakningstjänst skulle i mån av tid kunna i ökad utsträckning medverka vid trafikövervakningen bl. a. genom att företa körkortskontroller. Om olovlig körning på så sätt kan beivras bättre, finner arbetsgruppen troligt att också detta kan medverka till en minskning av de underårigas bilköp.

Ett förbud för den som ej uppnått körkortsåldern att överhuvudtaget köpa bil anges i promemorian kunna framstå som i och för sig befogat. En önskad utveckling i frågan kan emellertid enligt arbetsgruppens mening bättre tillgodoses genom de nyss angivna åtgärderna än genom ett förbud som det uppenbarligen föreligger stora möjligheter att kringgå. Arbetsgruppen anser således några åtgärder utöver de förut nämnda ej erforderliga f. n.

### Remissyttrandena

#### Handeln med begagnade bilar

I samtliga yttranden har behovet av en sanering av handeln med begagnade bilar vitsordats. Arbetsgruppens uttalande att saneringen väsentligen bör genomföras genom åtgärder inom branschen har i allmänhet rönt instämmanden men samtidigt är remissinstanserna — med hänsyn till bl. a. att sådan sanering kan befaras ta tämligen lång tid i anspråk — genomgående införstådda med att möjligheterna till kontroll från samhällets sida måste utökas. *Statspolisintendenten* betecknar det som ett starkt trafiksäkerhetskrav att handeln underkastas kontroll från samhällets sida även om huvudansvaret för saneringen bör ligga på branschen. Även i en rad andra yttranden betonas kraftigt behovet av särskilda åtgärder från det allmännas sida.

Vad beträffar formen för kontroll har remissinstanserna med få undantag tillstyrkt eller lämnat utan erinran arbetsgruppens förslag. *Näringsfrihetsrådet* säger sig helt dela den principiella uppfattning i fråga om avvägningen mellan trafiksäkerhetskrav och handelns intressen som kommer till uttryck i promemorian och *näringsfrihetsombudsmannen* intager samma ståndpunkt. I bl. a. yttrandet från *Sveriges advokatsamfund* understrykes att arbetsgruppen här funnit en lösning som kan förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet utan att mer än nödvändigt rubba näringsfrihetens princip eller kringgärda handeln med begagnade bilar med alltför betungande restriktioner. *Statens trafiksäkerhetsråd* betecknar de föreslagna bestämmelserna som ett effektivt vapen mot avarterna inom handeln med begagnade bilar.

Den av arbetsgruppen avvisade tanken på obligatorisk besiktning vid över-

låtelse av fordon har upptagits allenast i ett par yttranden. *LO* anser det böra övervägas att införa en obligatorisk säkerhetsinspektion för alla begagnade fordon som säljs yrkesmässigt. Därjämte skulle stickprovskontroller kunna företas av polisen vid flygande besiktning. Liknande förslag har framlagts av *Svenska metallindustriarbetareförbundet*, *Svenska transportarbetareförbundet* tillstyrker arbetsgruppens förslag men framhåller samtidigt att en obligatorisk besiktning vid ägarbyte skulle vara den bästa lösningen av frågan. *NTF* har framhållit att en regel om obligatorisk besiktning vid ägarbyte skulle innebära ett effektivt medel för kontroll av de begagnade fordonens beskaffenhet men samtidigt vara förenad med stora olägenheter. Föreningen har dock förordat att frågan om införande av en sådan ordning överväges sedan den allmänna säkerhetsinspektionen börjat tillämpas.

Alternativet att införa ett auktorisationssystem inom bilhandeln har också förordats endast på något håll. *Riksåklagarämbetet* har framhållit att de fördelar i form av en sanering av bilbranschen och ytterst en ökad trafiksäkerhet som står att vinna med ett sådant system väl torde uppväga de därmed förenade olägenheterna i form av konkurrensbegränsningar. Ämbetet har erinrat om att konkurrenshänsyn i flera fall ej ansetts utgöra avgörande hinder mot auktorisation av handel med varor av beskaffenhet att kunna utgöra en allmänfara, exempelvis vapen och explosiva varor.

Om ej ett auktorisationssystem införes synes det enligt ämbetets mening böra övervägas att kriminalisera yrkesmässigt saluförande av trafikfarliga fordon. Liknande synpunkter har anförts av *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*. Enligt *Föreningen Sveriges häradsövdingar* föreligger goda skäl för undersökning huruvida inte straffbestämmelse borde införas för den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet säljer trafikfarliga motorfordon. Enligt föreningens mening torde stickprovsvis förekommande inspektioner inte vara tillfyllest för att avskräcka mindre nogräknade försäljare från att sälja trafikfarliga fordon.

Arbetsgruppens uppfattning att frågan om åtgärder för en bättre registrering av ägarbyten bör lösas vid en utredning om fordonsregistreringen överhuvud delas av remissinstanserna med undantag för *LO*, *Svenska polisförbundet* och *Svenska transportarbetareförbundet*, vilka anser en anmälningsskyldighet för den som överlåter motorfordon böra införas redan nu.

*MRF* har, ehuru förbundet ej motsatt sig förslaget, anmält viss tvekan beträffande lämpligheten av den föreslagna kontrollmöjligheten och ansett det kunna diskuteras om det ej är möjligt att utveckla systemet med föreläggande från länsstyrelse om inställelse av fordon för kontrollbesiktning.

I några yttranden, bl. a. från *statspolisintendenten*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *länsstyrelsen i Örebro län*, har man — antingen som al-

ternativ till eller som komplettering av arbetsgruppens förslag — förordat en utvidgning av institutet flygande inspektion, därvid föreslagits att uttrycket »som av honom anträffas på väg» uteslutes ur 23 § VTF.

Några remissinstanser, bland dem *TCO*, *MHF* och de organisationer som äberopat yttrandet från *Näringslivets trafikdelegation*, ifrågasätter om inte de nya bestämmelserna bör få provisorisk karaktär med tanke på den förestående allmänna säkerhetsinspektionen. *MRF* uttalar sig mera bestämt i sådan riktning, medan *kommerskollegium* anser frågan böra omprövas sedan tillräcklig erfarenhet av säkerhetsinspektionen vunnits.

Vad därefter angår detaljerna i utredningsförslaget har dessa genomgående godtagits i ett stort antal yttranden. I andra ställer man sig kritisk eller tveksam på en eller annan punkt. I detaljfrågorna har bl. a. följande synpunkter framkommit.

I frågan om vilka fordon inspektionerna bör avse har till en början *länsstyrelserna i Västmanlands och Norrbottens län* föreslagit att inspektion hos försäljare i likhet med inspektion på väg skall kunna avse alla motordrivna fordon — ej enbart motorfordon — och släpfordon. Flera remissinstanser har anfört, att kontrollen ej bör begränsas till vad som utåt framträder som reguljär handel med begagnade bilar. *NTF* har härvid påpekat att bilhandlare i vissa fall ombesörjer försäljning av fordon för annans räkning utan att fordonet befinner sig i bilhandlarens besittning och ifrågasatt sådant förtydligande av lagtexten att även dylika fordon kan bli besiktigade. *Automobilbesiktningsmännens förening* har å sin sida ställt sig tveksam till frågan om besiktningsman bör kunna tilltvinga sig tillträde till fordonet i en sådan situation. *Överståthållarämbetet* har framhållit att det beträffande vissa kategorier av bilförsäljare som driver sin rörelse under mindre ordnade förhållanden kan vara svårt att få någon överblick av vilka fordon som omfattas av rörelsen, eftersom dessa fordon kan vara uppställda på olika platser. Enligt de erfarenheter man har i Stockholm av flygande inspektioner av gatuförsäljares bilar vill försäljarna inte sällan vidkännas endast sådana fordon som enligt vad de räknar med inte kommer att beläggas med körförbud. För att i någon mån komma till rätta med detta problem har ämbetet föreslagit införande av en straffsanktionerad skyldighet för bilförsäljaren att ange vilka fordon som är avsedda för försäljning. Liknande synpunkter har anförts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *Automobilbesiktningsmännens förening*.

De flesta remissinstanserna har anslutit sig till tanken att den nya verksamheten skall handhas uteslutande av besiktningsmän. *Polisberedningen* konstaterar med tillfredsställelse att rätten att företaga inspektion på försäljningsställe enligt förslaget skall förbehållas besiktningsmännen. Polisens insatser i trafiksäkerhetsarbetet bör enligt beredningens mening i största

möjliga utsträckning inriktas på övervakning av den löpande trafiken. Den allmänna polisiära utbildningen ger inte heller det tekniska kunnande, som krävs för fordonskontroll, utan kunskaper i detta hänseende måste meddelas i särskild ordning. Det måste under sådana förhållanden vara mer ändamålsenligt att inspektionerna ombesörjes av tekniskt utbildad personal inom bilinspektionen, som har den allmänna fordonskontrollen till sin huvuduppgift, än att polismän, som fått en omfattande och dyrbar polisutbildning, specialutbildas för inspektionsverksamheten där polisutbildningen knappast alls är till nytta. Det möter också enligt beredningen allvarliga betänkligheter om polisens personella resurser för trafikövervakningen skulle reduceras genom att polismän avdelas för denna inspektionsverksamhet, som kan förutsättas bli mycket omfattande. — Arbetsgruppens ställningstagande i denna del har emellertid också mött en hel del invändningar. *Statskontoret* har uttalat att eftersom den föreslagna kontrollen synes utgöra ett komplement till den av polisen bedrivna flygande inspektionen jämväl denna kontroll bör utövas av polispersonal eventuellt i samarbete med besiktningspersonal. *Riksåklagarämbetet, länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Blekinge, Kristianstads, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län, Stockholms rådhusrätt, Föreningen Sveriges härads-hövdingar, Föreningen Sveriges stadsfiskaler och Svenska transportarbetareförbundet* har förordat att även sådan polisman som avses i 23 § första stycket vägtrafikförordningen ges befogenhet att verkställa inspektion på försäljningsställe. Som skäl härför har bl. a. anförts att statens bilinspektion inte torde ha eller kunna beräknas få tillräckliga resurser för att kunna bedriva verksamheten effektivt samt att polisen i allmänhet har bättre kännedom om de lokala förhållandena och större möjligheter att företa snabba ingripanden. Mot den i promemorian uttalade åsikten att kontrollen ej är en uppgift av polisiär natur har bl. a. invänts att kontrollen kan betraktas som ett led i brottsförhindrande verksamhet och att den inte skiljer sig från den verksamhet som polisen f. n. bedriver i form av flygande inspektion. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* har framhållit att det med hänsyn till risken för att erforderlig besiktningspersonal ej kommer att stå till förfogande kan visa sig nödvändigt att även låta polismän förrätta inspektionerna. Enligt *Föreningen Sveriges polismästare* innefattar inte påståendena om att inspektionsverksamheten ej är av polisiär natur och att besiktningsmännen besitter större teknisk sakkunskap än polismän bärande skäl för att ej använda polispersonal för verksamheten. Emellertid vill föreningen inte motsätta sig arbetsgruppens förslag, eftersom det får anses mindre önskvärt att polisen anlitas för uppgifter som innebär ingripande i en på enskilt område bedrivna affärsverksamhet, där ej alltid i det aktuella fallet anledning till ingripande föreligger och där inte heller en akut trafiksäkerhetsrisk är för handen. En förutsättning för att gruppen förrättningsmän skall kunna begränsas på sätt arbetsgruppen föreslagit är emellertid enligt

föreningens mening att bilinspektionens personal kommer att räcka till för att göra verksamheten verkligt effektiv. Inte heller *Svenska polisförbundet* har velat motsätta sig arbetsgruppens förslag men har som sin uppfattning uttalat att kontroll av motorfordon ur säkerhetssynpunkt är en fråga av polisiär natur. *Överståthållarämbetet*, som delar arbetsgruppens åsikt att kontrollen i princip bör utövas av besiktningsmän, har framhållit att polisman alltjämt bör kunna verkställa kontroll av saluhållna fordon som uppställts på väg och att denna kontroll av polismanen bör kunna utsträckas att gälla även sådana fordon, avsedda att saluföras, vilka av samma försäljare uppställts på annan plats.

Den föreslagna bestämmelsen om tystnadsplikt bör enligt *riksåklagarämbetets* mening gälla även den som biträtt vid förrättningen. Regler om straff för brytande av tystnadsplikt erfordras enligt ämbetet ej för den som är underkastad ämbetsansvar, när för sådant fall bestämmelsen i 25 kap. 3 § strafflagen synes vara tillfyllest. Liknande synpunkter har anförts av *Föreningen Sveriges landsfogdar*. Enligt *länsstyrelsen i Jönköpings län* bör förrättningsmannen trots tystnadsplikten vara skyldig att till polismyndighet eller åklagare anmäla misstanke om brott som uppkommit i samband med besiktning. *LO* har förklarat sig inte vilja godta den föreslagna regeln om tystnadsplikt om därmed avses att testprotokollet ej skall vara offentligt. Liknande ståndpunkt har intagits av *Svenska metallindustriarbetareförbundet*. *Svenska transportarbetareförbundet* har förklarat sig bestämt avstyrka den föreslagna bestämmelsen.

Bland i yttrandena berörda detaljspörsmål i övrigt kan nämnas följande. Mot promemorians förslag att förrättningen ej skall kunna medföra annan åtgärd än meddelande av körförbud har invändningar gjorts av *länsstyrelsen i Gotlands län* som förordat att förrättningsmannen, då brister av mindre allvarlig art iakttagits, skall kunna förelägga ägaren att inställa fordonet för kontrollbesiktning på sätt stadgas i 23 § tredje stycket vägtrafikförordningen. Den omständigheten att ett fordon inte vid besiktning belagts med körförbud kunde eljest framstå som ett godkännande av fordonet för trafik. Liknande synpunkter har anförts av *länsstyrelsen i Östergötlands län* och *Föreningen Sveriges polismästare*. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har uppmärksammat detta problem men framhåller att man genom effektiv upplysning bör kunna motverka missförstånd av antydd art. *Hovrätten för nedre Norrland* har påpekat att vägran att tillhandagå förrättningsman på annat sätt än genom att lämna tillträde inte kan bestraffas enligt 10 kap. 12 § strafflagen och föreslagit införande av en särskild straffbestämmelse för detta fall. Samma förslag har framförts av *riksåklagarämbetet*, som tillagt att straffet bör bestämmas till dagsböter, *länsstyrelserna i Blekinge och Norrbottens län* samt *Föreningen Sveriges landsfogdar*.

Vad beträffar *personalbehov*et för verksamheten har i några yttranden understrukits betydelsen av att bilinspektionen ges erforderliga resurser för att kunna bedriva inspektionsverksamheten med önskvärd effektivitet. I vissa yttranden har å andra sidan påpekats att organisationen i avvaktan på ytterligare erfarenheter ej bör få alltför stor omfattning. Vad beträffar frågan om inspektionerna bör ingå bland besiktningsmännens normala arbetsuppgifter eller utföras av särskilda besiktningsmän har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förklarat sig i likhet med flertalet förste bilinspektörer vilja förorda det förstnämnda alternativet. Samma ståndpunkt har intagits av *Automobilbesiktningsmännens förening*. Härvid har påpekats betydelsen av lokalkännedom och risken för att en resande inspektionsgrupp föregås av ryktet om sin ankomst. *Svenska polisförbundet* har däremot ansett att större effektivitet skulle uppnås om särskilda besiktningsmän avdelades för uppgiften. *Statens trafiksäkerhetsråd* har ifrågasatt om inte 10 å 15 särskilda besiktningsmän för verksamheten i hela landet är tilltaget i underkant.

Beträffande slutligen förslaget att i avvaktan på närmare utredning rörande registreringssystemet föreskrifter utfärdas angående utmärkande av körförbud genom ett särskilt märke har detta tillstyrkts i ett stort antal yttranden och flerstädes har framhållits att en sådan föreskrift bör införas snarast möjligt bl. a. som ett viktigt komplement till de föreslagna reglerna om kontroll över handeln med begagnade fordon. *Motormännens riksförbund* har emellertid ifrågasatt lämpligheten av en tillfällig lösning i avvaktan på utredningen om registreringssystemet. *Statens pris- och kartellnämnd* har ansett det kunna från konsumentupplysningssynpunkt ifrågasättas om inte anteckning om meddelat körförbud samt därav föranledd kontrollinspektion borde införas i besiktningsinstrument.

#### **Bilförsäljning till ungdom under 18 år**

Flertalet remissinstanser har anslutit sig till arbetsgruppens uttalande att några speciella åtgärder mot försäljning av bilar till personer under 18 år ej erfordras f. n. I flera yttranden har påpekats att förhållandena ej är tillfredsställande och att föreskrifter riktade mot underårigas förvärv av motorfordon i och för sig skulle vara önskvärda men att sådana föreskrifter med hänsyn till vad arbetsgruppen anfört framstår som mindre lämpliga. I flera yttranden har också i anslutning till arbetsgruppens uttalanden därom understrukits vikten av att körkortskontrollen intensifieras och att all uniformerad polispersonal medverkar därtill. *Socialstyrelsen* har förklarat sig inte vilja motsätta sig att man tills vidare ställer sig avvaktande till frågan om lagstiftning på området. Bl. a. från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har påpekats att saken bör upptas till förnyad prövning om förhållandena inte blivit väsentligt förbättrade sedan de i pro-

memorian angivna reformerna hunnit verka. Fem remissinstanser har förklarat sig vara tveksamma till frågan om förbud bör införas.

Införande av en bestämmelse om förbud att överlåta bil till den som ej fyllt 18 år har däremot föreslagits av *riksåklagarämbetet*. Enligt ämbetets mening är de av arbetsgruppen angivna åtgärderna ej tillräckliga för att förhindra att minderåriga förvärvar trafikfarliga fordon och ämbetet finner det över huvud taget föga tillfredsställande att bilar skall få överlåtas till personer som gör sig skyldiga till olovlig körning genom att bruka dem. Ämbetet föreslår att straff för överlåtaren skall inträda såväl då denne handlat med uppsåt i fråga om förvärvarens ålder som då han haft skälig anledning anta att förvärvaren inte fyllt 18 år. I syfte att förhindra de av arbetsgruppen antydda möjligheterna att kringgå ett sådant förbud föreslås att detta kompletteras med en bestämmelse om straff för person vilken såsom ombud eller på därmed jämförligt sätt tillhandagår den som ej fyllt 18 år med anskaffande av bil. Även *NTF, Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges husmodersföreningars riksförbund* har förordat införande av ett förbud av åsyftad art. *Malmö stads barnavårdsnämnd* framför samma förslag men vill göra ansvarsfrågan beroende av huruvida säljaren förvisat sig om att medgivande till förvärvet lämnats av förmyndaren.

### Departementschefen

Det totala antalet försäljningar per år av begagnade fordon är högst betydande. Att döma av siffror som angivits i promemorian och som grundar sig på uppgifter från MRF har försäljningen av begagnade personbilar under senare år hållit sig i stort sett konstant kring 65 procent av den totala personbilsförsäljningen. År 1962 försåldes enligt MRF:s beräkningar — fränsett försäljningar till återförsäljare och skrothandlare — 350 000 begagnade personbilar. Med hänsyn till den fortlöpande ökningen av fordonsparken förväntas siffran för år 1965 ha stigit till ca 400 000.

Det ligger nära till hands att anta att en avsevärd del av försäljningarna kommer till stånd därför att vederbörande säljare befarar eller redan konstaterat allvarlig förslitning av fordonet. Man måste också räkna med att säljarna i större eller mindre utsträckning håller inne upplysningar om förefintliga brister med hänsyn till den menliga inverkan härav på fordonens saluvärde.

I promemorian anges att beräkningsvis 90 procent av all försäljning av begagnade bilar från privatägare till konsument går via bilhandlare. Denna siffra måste i och för sig anses glädjande eftersom härigenom i många fall möjliggöres en sakkunnig granskning och bedömning av fordonet just vid en tidpunkt då detta är särskilt önskvärt. Att ett allt större antal ansvarsmedvetna företag också utför eller låter utföra en objektiv granskning och överlämnar protokoll häröver till vederbörande kund eller i förekomman-

de fall låter utrangera fordonen måste anses vara av mycket stor betydelse för trafiksäkerheten. Som jag utförligt redogjort för i propositionen 1963: 91 ang. säkerhetsinspektion av motorfordon är nämligen de bristfälliga fordonens roll som olycksfaktor betydligt större än man tidigare föreställt sig.

Försäljningar av bristfälliga fordon förekommer emellertid f. n. så ofta inom bilhandeln att man kan tala om allvarliga missförhållanden. Nödvändigheten av en sanering på området har allmänt omvittnats vid remissbehandling av departementspromemorian. Såsom arbetsgruppen framhållit bör en sådan sanering i allt väsentligt genomföras genom åtgärder inom branschen. Även om vissa initiativ tagits härför får man räkna med att det kommer att ta rätt lång tid innan man lyckas genomföra fullt tillfredsställande förhållanden. Härtill kommer att saneringen säkerligen inte kommer att nå den kategori av bilförsäljare som torde vara den egentliga orsaken till att frågan om särskilda åtgärder aktualiserats, nämligen den där man med markant likgiltighet för annat än ekonomisk vinning avyttrar bristfälliga och ofta helt undermåliga fordon med fördöljande eller förtigande av bistera. Enligt min mening är det därför med hänsyn till den roll brister hos fordonen har som olycksfaktor nödvändigt att öppna en möjlighet för myndigheterna att företa inspektioner av begagnade motorfordon som saluförs inom bilhandeln. Tillsynen bör begränsas till åtgärder som motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Den utökade fordonskontroll som förestår i anledning av den beslutade reformen om säkerhetsinspektion kommer säkerligen att betydligt minska men såvitt jag kan bedöma inte att eliminera behovet av en sådan tillsyn från det allmännas sida. Jag anser därför inte som vissa remissinstanser allt endast provisoriska bestämmelser bör införas. Däremot beaktar jag givetvis den beslutade reformen vid övervägande av vilka åtgärder som nu bör tillgripas.

Med hänsyn till vad jag anfört om verkan av säkerhetsinspektionsreformen synes mig en så långt gående åtgärd som införande av besiktningstvång vid överlåtelse av fordon inte böra tillgripas. Om frågan kan vinna en acceptabel lösning på annat sätt anser jag mig vidare inte kunna förorda ett så avsevärt ingrepp i näringsfriheten som ett system med offentlig auktorisation inom bilhandeln skulle innebära. Jag anser mig inte heller kunna tillstyrka att — såsom några remissinstanser föreslagit — yrkesmässig försäljning av trafikfarliga fordon kriminaliseras.

Arbetsgruppens förslag, som innebär att inspektion skall kunna ske av begagnade fordon inom varje företag där sådana fordon saluföres, har fått ett gott mottagande av det stora antal remissinstanser som yttrat sig över promemorian. Jag anser förslaget vara väl anpassat till den föreliggande situationen och ansluter mig i princip därtill.

Jag delar arbetsgruppens uppfattning att inspektionerna i princip bör företagas stickprovvis. Om den förutsättningen för inspektion uppställ-

des att misstanke om osund handel måste föreligga skulle detta innebära vissa krav på utredning som av allt att döma skulle onödigt komplicera förfarandet och nedsätta dess effektivitet. Då jag således utgår från att inspektion i många fall kommer att ske utan att någon som helst anledning givits att befara försäljning av undermåliga fordon synes mig förrättningarna ej böra utföras av polismän.

Till detaljerna i arbetsgruppens förslag och till den närmare motivering som i promemorian anförts till bestämmelserna kan jag — liksom det övervägande antalet remissinstanser — i allt väsentligt ansluta mig.

På ett par punkter vill jag föreslå modifikationer i arbetsgruppens förslag. En besiktningsman bör inte vara betagen möjligheten att, om han anser det påkallat, vid förrättning hos en bilhandlare inspektera också eventuella begagnade traktorer, som saluhålles i rörelsen. Den krets av fordon förrättningarna skall kunna omfatta bör därför — som ett par länsstyrelser anført — lämpligen bestämmas på samma sätt som skett i fråga om flygande inspektion och således innefatta även andra motordrivna fordon än motorfordon. Vad angår tystnadsplikten bör denna givetvis som riksåklagarämbetet anført omfatta såväl förrättningsmännen som av dem anlitade biträden. Tystnadsplikten bör bl. a. i fråga om målsägarangivelse gälla likformigt för båda dessa kategorier och således helt regleras i författningen. Med anledning av vissa uttalanden i remissyttrandena vill jag framhålla att, såsom torde framgå av stadgandets formulering, tystnadsplikten inte gäller uppgifter som direkt har samband med förrättningens syfte. Slutligen bör beaktas vad bland andra hovrätten för nedre Norrland anført om behovet av en straffbestämmelse rörande den som vägrar tillhandagå förrättningsmannen på föreskrivet sätt.

Frågan om besiktningsmannens möjligheter att vinna kunskap om vilka fordon en viss företagare disponerar för försäljning har väckt särskild uppmärksamhet hos ett antal remissinstanser, därvid påpekats att fordon kan innehas i kommission och förvaras hos ägaren samt även i andra fall förvaras annorstädes än på det egentliga försäljningsstället. En straffsanktionerad skyldighet för vederbörande rörelseinnehavare att uttömmade uppge fordonsinnehavet som på något håll ifrågasatts anser jag inte lämplig. Bl. a. skulle respekten för en sådan bestämmelse knappast kunna upprätthållas med hänsyn till att bevissvårigheter säkerligen skulle avsevärt förringa dess effekt. Genom kontakter med polisen och andra förhandsundersökningar i det speciella fallet torde besiktningsmännen få söka lösa det problem som här otvivelaktigt kan bli aktuellt i vissa fall. Förrättningsmannens rätt att fordra tillträde till enskilda lokaler och områden är oberoende av var desamma är belägna i förhållande till den egentliga rörelsen och gäller varje plats där av omständigheterna framgår att fordon förvaras som vederbörande handlare disponerar för försäljning i kommission eller eljest.

Enligt 23 § VTF är en förutsättning för att polisman, som där sägs, eller besiktningsman skall ha rätt att företaga flygande inspektion av ett fordon att fordonet »av honom anträffas på väg». Denna förutsättning tillkom med införandet av nu gällande vägtrafikförordning. Uttrycket torde anknyta till det förhållandet att föreskrifterna om fordons utrustning gäller blott för fordon som brukas på väg och bör inte, som några remissinstanser ifrågasatt, utgå ur författningstexten. En sådan ändring skulle för övrigt inte, som på några håll förutsatts, berättiga polisman, utöver den befogenhet som följer av allmänna polisinstruktionen, och än mindre besiktningsman att bereda sig tillträde till garage eller annan enskild uppställningsplats för fordon.

I tredje lagutskottets utlåtande 1962: 12, som godkänts av riksdagen och åberopats i dess skrivelse 1962: 128, har hemställts om åtgärder för en bättre uppföljning via bilregistret av varje enskilt fordon beträffande ägarregistreringen. Sådana åtgärder, vilka övervägts av arbetsgruppen, skulle säkerligen liksom vissa andra förslag berörande registreringssystemet vara av betydelse jämväl för att minska förekomsten av handel med undermåliga fordon. Direktiv för en utredning med uppgift bl. a. att överarbeta systemet för fordonsregistrering såsom helhet är nu under utarbetande inom kommunikationsdepartementet. Någon tillfredsställande omedelbar lösning av frågan om registrering av fordonsöverlåtelse synes med hänsyn till vad arbetsgruppen anfört inte stå till buds men bör kunna påräknas genom att en utredning som den jag nyss antytt kommer till stånd.

I promemorian har anmärkts att övervakningen över att meddelade körförbud inte överträdes är bristfällig. Även bland remissinstanserna har en sådan uppfattning framförts och man tillstyrker på många håll det av arbetsgruppen förordade systemet att — i avbidan på att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag angående årligt utbyte av registreringsskyltar prövas — körförbud utmärkes på fordonet medelst plombering eller på annat sätt. Jag delar uppfattningen att körförbudens antecknande i bilregistren är en helt otillräcklig åtgärd för möjligheterna att effektivt kontrollera förbudens efterlevnad. Jag avser att överväga denna fråga i ett större sammanhang i samband med utformningen av förslagen till de författningsändringar som nödvändiggöres av reformen om säkerhetsinspektion. Något hinder att redan dessförinnan i fråga om körförbud som förrättningsman meddelar föreskriva att förbudet på lämpligt sätt skall utmärkas på vederbörande fordon anser jag emellertid inte föreligga. Jag torde senare för Kungl. Maj:t få framlägga förslag till bestämmelse härom i vägtrafikkungörelsen. Någon särskild bestämmelse om straff för den som skadar eller borttager märke som här avses torde inte erfordras med hänsyn till de regler allmänna strafflagen innehåller för motsvarande fall.

Vad slutligen beträffar frågan om åtgärder för att hindra försäljning av motorfordon till ungdomar under 18 år anser jag mig på goda skäl kunna

förvänta att genom den beslutade säkerhetsinspektionen och den kontroll över handeln med begagnade bilar som jag här föreslagit bilar av helt undermålig kvalitet inom en ej alltför avlägsen framtid kommer att praktiskt taget helt försvinna ur marknaden. Som arbetsgruppen påpekat är det oftast just sådana fordon ungdomarna har ekonomisk möjlighet att förvärva. De problem som varit förknippade med ungdomars förvärv av motorfordon kommer därför att i motsvarande mån minska. På grund härav och med beaktande också av vad som i övrigt anförts i promemorian om möjligheterna att komma till rätta med nämnda problem anser jag i likhet med arbetsgruppen något förslag i detta ämne inte påkallat.

I enlighet med vad som anförts i det föregående har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Föredraganden hemställer

att Kungl. Maj:t måtte genom proposition anhålla om riksdagens yttrande över förenämnda författningsförslag.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Bert Holmberg*