

Nr 22

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m.m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 1 mars 1963 dagtecknad proposition, nr 91, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslagit 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 föredragande departementschefens förslag;

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.

Propositionen har i vad den avser punkten 1 i propositionens hemställan hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet samt i övrigt hänvisats till statsutskottet.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, såvitt de enligt ovan angivna grunder hänvisats till lagutskott, nämligen

dels i andra kammaren nr 753 av herr Lundberg;

dels i första kammaren nr 649 av herr Elofsson, Gustaf, och herr Nilsson, Ferdinand, samt i andra kammaren nr 802 av herr Börjesson i Falköping m. fl.;

dels i första kammaren nr 673 av herrar Lundström och Edström samt i andra kammaren nr 828 av herr Carlsson i Stockholm;

dels i första kammaren nr 674 av herrar Palm och Augustsson samt i andra kammaren nr 829 av herr Hagnell m. fl.;

och dels i första kammaren nr 675 av herr Sveningsson.

I motionen II: 753 hemställs »att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 91 med förslag angående säkerhetsinspektion av motorfordon m. m., samt att hemställa hos Kungl. Maj:t att inom ramen för nuvarande organisationer för motortrafiken vidtaga en förstärkning av trafikpolisen, införa krav på intyg från verkstad vid försäljning och byte av bil, vilket skall uppvisas vid omregistrering, samt i övrigt genom ökad teknisk och annan utrustning stärka de nuvarande kontrollorganisationernas kapacitet».

I motionerna I: 649 och II: 802, som är likalydande, hemställs »att riksdagen med avslag på propositionen nr 91 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam prövning och förslag angående en effektiv kontroll av motorfordonen ur trafiksäkerhetssynpunkt dels genom en väsentlig utbyggnad av polisens trafikövervakning, dels ock genom särskild besiktning i samband med överlåtelse av fordon, allt i enlighet med vad i motionen har anförts».

I motionerna I: 673 och II: 828, som är likalydande, hemställs »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 91 måtte uttala att synnerlig uppmärksamhet bör ägnas sådana åtgärder, varigenom utgifter för säkerhetsinspektionen kan minskas och att därvid bl. a. de åtgärder som föreslås i motionen bör beaktas».

I motionerna I: 674 och II: 829, som är likalydande, hemställs »att riksdagen i anslutning till behandlingen av proposition nr 91 måtte uttala sig för att den föreslagna säkerhetsinspektionen utformas som en försöksorganisation vars verksamhet skall vara avhängig av de resultat som åstadkommes med avseende på ökad trafiksäkerhet».

Slutligen hemställs i motionen I: 675 »att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 91 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t till innevarande års höstriktdag måtte framlägga förslag om att införa säkerhetsinspektion av motorfordon, släpvagnar m. m. samt att utse statens bilinspektion till inspektionsmyndighet».

Inledning

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.

Frågans tidigare behandling

Frågan om införande av någon form av periodisk kontroll av fordon i allmänhet har sedan lång tid tillbaka varit föremål för överväganden. Sålunda framhöll *1945 års trafiksäkerhetskommitté* (SOU 1948: 20) bl. a., att kommittén var övertygad om att en periodisk efterbesiktning av samtliga bilar skulle medföra en icke oväsentlig höjning av fordonsparkens standard. Trots detta ville kommittén icke för det dåvarande föreslå, att en sådan efterbesiktning gjordes obligatorisk. Anledningen härtill var framför allt, att kommittén ansåg sig kunna hysa förhoppningar om att en förbättrad fordonskontroll stod att uppnå på frivillighetens väg. De stora motorsammanslutningarna skulle kunna verka härför både genom intensiv propaganda bland sina egna medlemmar och genom att ställa personal och apparatur till förfogande för allmänheten på lätt åtkomliga platser runt om i landet. Arbetet borde enligt kommittén givetvis bedrivas i intim samverkan med bilinspektörerna och statspolisen. För den händelse olycksfallsstatistiken likväl skulle visa, att antalet olyckor som hade sin grund i defekta fordon icke sjönk, syntes det nödvändigt att utbygga kontrollsystemet ytterligare. I en sådan situation syntes det kommittén blija nödvändigt att införa en obligatorisk efterbesiktning exempelvis en gång årligen.

1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957: 18) anförde, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt vore berättigat att låta samtliga motorfordon med vissa regelbundna mellanrum bli föremål för kontrollbesiktning. Då besiktningsorganisationen icke på långt när hade vare sig de personella eller de materiella resurserna för en så vidlyftig fordonskontroll, ansåg sig utredningen icke böra framlägga ett så långtgående förslag. Då det gällde att få till stånd en förbättrad fordonskontroll, som med minsta möjliga arbetsökning för besiktningsorganisationen skulle kunna ge största möjliga utbyte ur trafiksäkerhetssynpunkt, framstod för utredningen såsom ändamålsenligt, att kontrollen anknöts till den tidpunkt, då ett fordon bytte ägare. Utredningen föreslog, att reglerna i 17 och 18 §§ vägtrafikförordningen rörande fordonsregistrering skulle kompletteras med ett stadgande av innehåll,

att därest motorfordon bytt ägare till följd av köp, byte eller gåva, till den anmälan eller den ansökan, som ingavs med anledning därav, skulle fogas ett inom tre månader före förvärvet utfärdat intyg att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet skick. Denna skyldighet skulle dock gälla endast i fråga om fordon som bytte ägare sedan fem år förflytit efter utgången av det år, som på besiktningsinstrumentet antecknats såsom fordonets modellår.

I anslutning till trafiksäkerhetsutredningens förslag anförde departementschefen i propositionen nr 1958: 69 bl. a., att det utan tvekan var en brist i trafiklagstiftningen, att någon allmän föreskrift icke fanns om skyldighet att låta äldre motorfordon undergå periodisk kontrollbesiktning. Utredningens förslag att sådan skyldighet skulle föreskrivas beträffande äldre fordon, som blev föremål för överlåtelse, var ur denna synpunkt välbetänkt. Bl. a. då det icke syntes vara möjligt att med bibehållande av lämpliga kompetenskrav få till stånd en personalökning inom besiktningsmannaanorganisationen av den omfattning som erfordrades för att hålla befattningshavarnas göromål på en rimlig nivå och samtidigt genomföra den av utredningen förordade reformen, ansåg departementschefen att denna tyvärr måste få anstå tills vidare. — Andra lagutskottet anförde i sitt av 1958 års A-riksdag godkända utlåtande nr 20, att utskottet delade departementschefens uppfattning. Utskottet fann det emellertid angeläget framhålla nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtogs för en förstärkning av bilinspektionens resurser, så att genomförandet av välbetänkta reformer i stil med de föreslagna icke onödigtvis sköts på framtiden.

Frågan om obligatorisk periodisk fordonskontroll aktualiserades återigen genom *motionerna nr BI: 149 och BII: 244 vid 1958 års B-riksdag*, vari hemställdes att riksdagen måtte begära att Kungl. Maj:t i samråd med Sveriges bilprovvningsnämnd och statens bilinspektion skulle utreda frågan om införande av återkommande säkerhetsbesiktning av bilar enligt i motionerna framförda riktlinjer. Enär bilinspektionens resurser visat sig otillräckliga för en utvidgad kontrollbesiktning, tänkte sig motionärerna möjligheten av att kontrollbesiktning utfördes utanför bilinspektionen. Besiktningen skulle därvid under tillsyn av Sveriges bilprovvningsnämnd, efter riktlinjer som fastställts i samråd mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och nämnden, ombesörjas av på privat initiativ upprättade testanstalter och av bilverkstäder.

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

Antalet testanstalter är för närvarande ringa. Så vitt styrelsen erfarit finns fyra anstalter i Stockholm, en i Göteborg och en i Hälsingborg. Detta antal är givetvis helt otillräckligt för den ifrågasatta kontrollen. Ej heller torde tillräckligt antal verkstäder vara rustade därför. En väsentlig utbyggnad av resurserna blir således erforderlig även i detta fall. Därtill kommer

att även den personal, som skall omhänderha kontrollen, måste specialutbildas. Inte minst måste stor vikt läggas vid att denna personal har personlig lämplighet och goda kunskaper i författningarna och de närmare bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som utfärdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så att effektiv kontroll av fordonens utrustning m. m. kan utövas.

Styrelsen hyser — — — starka betänkligheter mot att överlåta kontroll av ifrågavarande slag till de privata verkstäderna. Även om objektiviteten hos det föreslagna kontrollorganet ej bör ifrågasättas, torde det dock i praktiken bli omöjligt att förebygga att kontrollen påverkas av det ömtåliga förhållandet mellan kontrollorganet-verkstaden och fordonsägaren-kunden. Den noggranna verkstaden kan riskera beskyllningar för kitslighet och strävan att skaffa arbete till verkstaden genom opåkallade underkännanden, medan den verkstad som ser genom fingrarna med felen kan påräkna flera kunder. Det kan enligt styrelsens mening ej vara en riktig princip att överlåta kontrollen till organ, som ej är fristående från vinstintresset.

Ytterligare en omständighet talar emot förslaget. De verkstäder, som kan komma i fråga för kontroll, ägs ofta av bilfirmor med viss märkesrepresentation och de åtager sig ej reparationer av fordon av andra fabrikat. Att sådana verkstäder skulle besiktiga fordon av andra fabrikat än det som firman representerar och som säljes av konkurrenter måste medföra uppenbara nackdelar. — — —

Styrelsen har därför kommit till den bestämda uppfattningen att kontrollbesiktningar av det slag motionärerna avsett och vilka är av stor betydelse för trafiksäkerheten bör utföras av statens bilinspektion, som således bör utbyggas för ändamålet.

I andra laguskottets utlåtande nr B 1958: 18 anfördes bl. a., att utskottet alltjämt var av den meningen, att man i första hand borde sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kunde klara de ökade uppgifter, som följde av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Svårigheterna när det gällde att successivt bygga ut bilinspektionen i erforderlig omfattning syntes heller icke vara oöverstigligen. Att i dagens läge överväga att överföra en del av ansvaret för besiktningarna till Sveriges bilprovsningsnämnd fann utskottet — som i sammanhanget framhöll att nämnden ännu befann sig i organisationsstadiet — däremot föga realistiskt redan med hänsyn därtill, att erfarenhet av nämndens verksamhet ännu saknades.

Härutöver anfördes, att utskottet fann de betänkligheter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt berörda remissyttrande rest mot att i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer överföra besiktningsskyldigheten till enskilda organ, beaktansvärda och vägande. Utskottet, vars utlåtande godkändes av riksdagen, ansåg sig således icke kunna tillstyrka en utredning av det slag motionärerna förordad.

I motionerna nr I: 326 och II: 398 till 1959 års riksdag anhöll motionärerna om utredning angående skyldighet vid försäljning av begagnad bil

att förete protokoll över testning rörande bilens beskaffenhet. Motionärerna åsyftade härmed dels ekonomiskt skydd för mindre erfarna köpare av begagnade bilar, dels ökad trafiksäkerhet genom att handeln med icke trafiksäkra bilar försvårades.

I utlåtande nr 5 anförde andra lagutskottet bl. a., att det enligt utskottets mening icke borde komma i fråga att införa särskilda bestämmelser med syfte att skapa sådant ekonomiskt skydd för bilköpare som motionärerna avsåg. Däremot ansåg utskottet kontrollbesiktning av begagnade bilar från trafiksäkerhetssynpunkt utan tvivel vara av stort värde. I anslutning härtill anförde utskottet bl. a., att utskottet fortfarande var av den meningen att man i första hand borde sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kunde klara de ökade uppgifter, som skulle följa av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Att överlåta säkerhetsbesiktningar till privata testanstalter och bilverkstäder, vilkas objektivitet kunde komma att sättas i fråga, ansågs vara förenat med bestämda olägenheter. Utskottet kunde sålunda instämma i de betänkligheter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde till utskottet vid 1958 års Riksdag. Utskottet erinrade om att både föredragande departementschefen och utskottet vid behandlingen av förslag till vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen vid 1958 års A-riksdag uttalat sig för obligatorisk återkommande kontrollbesiktning av begagnade bilar. Med hänsyn därtill kunde antagas, att Kungl. Maj:t skulle förelägga riksdagen förslag i ämnet så snart omständigheterna medgav.

Utskottet hemställde, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Vid 1959 års riksdag väcktes vidare i motionerna nr I: 186 och II: 222 förslag om utredning av frågan om kontinuerlig säkerhetsbesiktning av bilar. Andra lagutskottet anförde i utlåtande nr 44 bl. a. följande.

Med hänvisning till svårigheterna att bygga ut bilinspektionens kapacitet har motionärerna givit uttryck för uppfattningen, att säkerhetsbesiktningarna skulle kunna anförtros åt enskilda kontrollanstalter och verkstäder. Motionärerna har därvid länkt på sådana anstalter och verkstäder, som utför sina besiktningar i överensstämmelse med riktlinjer uppdragna av Sveriges bilprovsningsnämnd — — —. Även 1958 års besparingsutredning, som i sitt betänkande behandlat bl. a. bilinspektionens organisation, har menat, att vissa besiktningar skulle kunna överföras till icke-statliga organ.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin framställning om anslag för budgetåret 1960/61 anförde, att styrelsen avser att till Kungl. Maj:t ingiva förslag till bestämmelser om skärpt fordonskontroll. Hur denna kontroll skall kunna utformas har styrelsen berört i remissyttrande över besparingsutredningens betänkande. Styrelsen har där uppgivit, att dess förslag är avsett att utmynda i bestämmelser om obligatorisk kontrollbesiktning av vissa äldre fordon och att styrelsen kommer att ta upp frågan i vad mån sådan besiktning kan utföras av organ utanför bilinspektionen. De av motionärer-

na framförda önskemålen om utredning torde härigenom i huvudsak vara tillgodosedda.

Det torde vara ofrånkomligt, att frågan om finansiering av besiktningsförrättningarna tas upp till övervägande i detta sammanhang. Härvidlag vill utskottet erinra om att dessa förrättningar sedan år 1947 inte är belagda med särskilda avgifter utan att besiktningsverksamheten — av uppbörds-tekniska skäl — finansieras med automobilskattemedel. I den mån denna verksamhet i framtiden kan komma att överföras till icke-statliga organ, torde man få räkna med att särskilda avgifter blir nödvändiga. Även eljest bör emellertid enligt utskottets uppfattning tanken på sådana avgifter prövas. Att särskilda avgifter nu inte tas ut har nämligen, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat i det nämnda remissyttrandet, lett till att fordonsägarna i stor utsträckning underlåtit att ha fordonen i föreskrivet skick före besiktning, något som i sin tur lär ha föranlett ett väsentligt merarbete för bilinspektionen. En annan omständighet, som talar för systemet med särskilda avgifter för besiktningsförrättningarna, är att hindren att bygga ut bilinspektionen med personal och teknisk utrustning kan tänkas minska, om besiktningsverksamheten blir självfinansierande.

Vad utskottet sålunda uttalat borde enligt utskottets mening bringas till Kungl. Maj:ts kännedom. Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Propositionens tillkomst

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 uppdrogs 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 även om 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 släpvagnar* (SOU 1962: 29). I betänkandet föreslås, att i princip samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar 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, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, statistiska centralbyrån, riksrevisionsverket, kommerskollegium, statens pris- och kartellnämnd, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Sveriges advokatsamfund, Svenska teknologförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska bilförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen, Automobilbesiktningsmännens förening, Folkrörelsernas 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 motocykel- och motorcykelhandlarnas 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.

Nuvarande kontrollsystem

Gällande bestämmelser

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

Regler om registrerings- och typbesiktning återfinnes i 14 och 15 §§ *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* — VTF — samt i 9—29 §§ *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951* — VTK. Mopeder är enligt *förordningen den 5 maj 1960 om mopeder* ej underkastade registreringsplikt men vissa föreskrifter lämnas i kungörelsen rörande besiktning av dylika fordon.

Den löpande fordonskontrollen sker genom *dels* kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse (22 § första stycket VTF), *dels* undersökning och

kontrollbesiktning vid s. k. flygande inspektion (23 § VTF) och dels periodisk kontrollbesiktning beträffande bland annat utryckningsfordon och körskolebilar (24 § VTF) samt bussar och bilar i yrkesmässig trafik ävensom uthyrningsbilar (25 § 4 mom. och 32 § 5 mom. *förordningen den 25 oktober 1940 om yrkesmässig automobiltrafik — YTF*). I en med stöd av 24 a § VTF utfärdad *kungörelse om särskild kopplingsbesiktning* förordnas därjämte om sådan besiktning i fråga om vissa tyngre släpvagnar.

Rörande de olika bestämmelsernas närmare innehåll hänvisar utskottet till propositionen s. 3—6.

För kontroll av vissa staten tillhöriga fordon gäller särskilda bestämmelser.

Kontrollorganisation

Besiktningens verksamheten ankommer i huvudsak på *statens bilinspektion*. Undantag gäller endast för den flygande inspektion, som utföres genom polisen, och den kontroll i särskild ordning, vilken sker beträffande vissa statens fordon. Närmare uppgifter i denna del återfinnes i propositionen s. 6—7.

Frivillig kontroll

Förutom den obligatoriska fordonskontrollen utövas viss frivillig kontroll av fordon vid s. k. bilprovvningsanstalter. Härutinnan må hänvisas till propositionen s. 7—8.

1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m.

Till belysande särskilt av frågan om den förordade säkerhetsinspektionens organisation vill utskottet något beröra vad i utredningens betänkande (SOU 1962: 29 s. 30—36) anförts om periodisk fordonskontroll i vissa länder.

I *Finland* gäller sålunda att bil, som införts i bilregister, årligen skall inställas till efterbesiktning på tid som bestämmes av besiktningsman. Landet är indelat i 21 distrikt med sammanlagt 28 ordinarie och cirka 90 biträdande besiktningsmän. För förrättande av efterbesiktning är besiktningsman skyldig att vår och höst resa till varje socken inom sitt distrikt.

År 1952 infördes i *Förbundsrepubliken Tyskland* bestämmelser om obligatorisk periodisk fordonskontroll. Förbundsdagen i Bonn beslutar om för hela förbundsrepubliken gemensam lagstiftning rörande besiktningens omfattning m. m. Delstaterna kan däremot själva bestämma i vissa frågor av i huvudsak exekutiv natur. Med stöd härav har några delstater föreskrivit att besiktningens verksamhet skall omhänderhas av enbart statliga organ. I flertalet delstater utföres emellertid besiktningen i huvudsak av enskilda

organisationer, vilka erhållit statlig auktorisation därtill. De periodiska besiktningarna är av tre slag, nämligen huvudbesiktning, mellanbesiktning och bromsbesiktning. Huvudbesiktning av personbilar skall i regel ske minst en gång varlannat år och i fråga om övriga fordon en gång om året. Vissa undantag medges. Sälunda kan t. ex. en personbilsägare genom att låta en auktoriserad verkstad en gång om året utföra en mindre omfattande besiktning av fordonet fördubbla tidsperioden mellan huvudbesiktningarna från två till fyra år. Normalt utföres besiktningen av statligt godkända personer. Vissa slag av fordon såsom bussar, utryckningsfordon och tyngre lastbilar skall undergå mellanbesiktning en gång var tredje månad. Denna besiktning utföres i allmänhet av särskilt auktoriserade personer eller verkstäder. I fråga om bl. a. bussar och tyngre lastbilar gäller även att de skall undergå bromsbesiktning senast tre månader före huvudbesiktningen. Besiktningen utföres av särskilda statligt godkända organ. Övervakningsorganisationer utför praktiskt taget samtliga besiktningar i de delstater, där besiktningsverksamheten icke åvilar statlig myndighet. Vanligen finnes en organisation i varje delstat. I organisationerna, vilka är privata organ, ingår representanter för bl. a. industri och de tekniska vetenskaperna. Genom avtal mellan delstaterna och organisationerna har till de senare delegerats vissa i princip statliga funktioner. Detta är fallet med bl. a. uppgiften att besiktiga motorfordon. För denna verksamhet har organisationerna uppfört ett stort antal besiktningsanstalter. Målet är att förlägga anstalter så tätt att en fordonsägare icke skall behöva resa längre sträcka än 30 km för att få sitt fordon besiktigt. Verksamheten vid anstalterna regleras ingående genom lagstiftning och avtal med delstaterna. Staten fastställer således kraven på den vid anstalterna anställda personalen.

För yrkesmässig personbefordran avsedda fordon samt tyngre lastfordon är i *Storbritannien* sedan lång tid tillbaka underkastade kontroll av transportministeriets tekniska tjänstemän. Droskbil och buss skall vara utrustade med intyg, utvisande att fordonet överensstämmer med gällande bestämmelser rörande konstruktion och utrustning, innan tillstånd meddelas för dess användande. De tjänstemän som utfärdar dessa intyg är 28 till antalet. Under dessa tjänstemän, som är kvalificerade ingenjörer, lyder en besiktningsmannakår om cirka 300 personer. Fordon som är avsedda för yrkesmässig personbefordran kontrolleras minst en gång om året. År 1960 infördes obligatorisk periodisk kontroll även för privata personbilar, lättare lastbilar och motorcyklar. Ursprungligen omfattade kontrollen endast minst tio år gamla fordon. Från och med 1962 har åldersgränsen sänkts till sju år. Ytterligare sänkning har ifrågasatts. Vid utformningen av besiktnings-systemet för den nya obligatoriska kontrollen beslöts bland annat att statligt drivna besiktningsanstalter icke skulle inrättas, då ett sådant besiktnings-system ansågs medföra höga investerings- och driftkostnader samt oekonomiskt utnyttjande av skolad arbetskraft. I stället skulle man förlita

sig till redan befintliga resurser inom den privata bilverkstadsbranschen och hos de lokala myndigheter som kunde och ville ställa sig till förfogande. Besiktningarna skulle dock utföras efter för hela landet enhetliga normer och avgifter. Med denna utgångspunkt utformades i nära samarbete med bilverkstadsbranschen och motororganisationerna detaljerade bestämmelser rörande besiktningens verksamhet. Enligt dessa bestämmelser utföres besiktningen av auktoriserade bilverkstäder under transportministeriets kontroll.

Periodisk fordonskontroll är för närvarande obligatorisk i ett stort antal delstater i *Amerikas förenta stater*. I tre av dessa delstater, bland dem New Jersey, finnes statliga besiktninganstalter. I övrigt utföres besiktningarna av verkstäder och liknande, som utses och övervakas av statliga myndigheter. I New Jersey sker besiktning en gång om året under den månad, då fordonsregistreringen förnyas. Besiktningens verksamhet inleddes år 1938, då 28 statliga besiktninganstalter öppnades. Avsikten var då att en anstalt skulle finnas i varje grevskap inom staten. Med tanke på fordonsägarnas bekvämlighet har emellertid senare inrättats ytterligare ett antal anstalter. Det slutliga målet är att lokalisera anstalterna så att ingen behöver resa längre än cirka 10 km för att komma till en anstalt. Besiktningens verksamhet administreras centralt av en särskild sektion inom departementet för lag och allmän säkerhet. Ett besiktningssystem av annat slag tillämpas i delstaten Pennsylvania. Där besiktigas privata personbilar under maj—juli och november—januari, medan fordon i yrkesmässig trafik besiktigas under februari—april och augusti—oktober. Bilhandlare och enskilda reparationsverkstäder auktoriseras såsom officiella besiktninganstalter. Det åligger finansministern att auktorisera, övervaka och utfärda instruktioner för anstalterna.

I *Belgien* föreskrives årlig besiktning i fråga om bland annat personbilar, som är äldre än fem år. Besiktningens organisationen har i princip uppbyggts med förhållandena i New Jersey som förebild. Verksamheten har uppdragits åt sammanlagt tio av transportministeriet godkända organisationer, vilka förfogar över 47 besiktninganstalter. Varje organisation förvaltar en till sju anstalter. En särskild förordning reglerar rättigheter och skyldigheter för den vid anstalterna tjänstgörande personalen.

Rörande utredningens överväganden får utskottet hänvisa till propositionen s. 8—21. Här må endast i viss del återges utredningens uttalanden rörande påföljd för underlåten säkerhetsinspektion (SOU 1962: 29 s. 65).

Fordonsägare, som bryter mot bestämmelserna i VTF och YTF rörande kontrollbesiktning, straffas med dagsböter. Orsaken till att straffet bestämts till dagsböter torde vara att försummad besiktningsskyldighet bedömts utgöra en allvarlig förseelse i trafiksäkerhetshänseende. Ett liknande betrak-

telsesätt bör anläggas på bestämmelserna angående säkerhetsinspektion. Utredningen anser sålunda, att fordonsägares underlåtenhet att inställa fordon för säkerhetsinspektion bör bestraffas med dagsböter. Bestämmelserna bör dock utformas så att skyldigheten att fullgöra inspektion göres beroende av om fordonet tages i bruk på väg. När ett under längre tid uppställt fordon åter tages i bruk bör detsamma därför få framföras kortaste lämpliga väg från uppställningsplatsen till inspektionsställe för säkerhetsinspektion. Likaså bör fordonet få framföras till reparationsverkstad innan det inställes till inspektion. Även för det fall fordonsägare, som icke haft sitt fordon uppställt, försummat att låta utföra säkerhetsinspektion inom föreskriven tid och sålunda ådragit sig straffansvar, bör fordonet, i likhet med vad nyss sagts, få framföras till reparationsverkstad eller inspektionsställe. — — —

Straff bör även vara stadgat för det fall, att säkerhetsinspektion visserligen ägt rum men fordonet icke är försett med kontrollmärke. Straffet bör härvid bestämmas till böter direkt i penningar. Dock bör givetvis påföljd ej ifrågakomma om kontrollmärke förstörts eller förkommit och fordonsägaren gjort vad på honom ankommer för att snarast möjligt låta förse fordonet med nytt märke.

Remissyttranden

I denna del får utskottet hänvisa till propositionen s. 22—29.

Promemoria angående vissa trafiksäkerhetsåtgärder

I en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria har sammanställts vissa uppgifter angående trafiksäkerhetsarbetet m. m. Redogörelse för promemorians innehåll lämnas i propositionen s. 30 - 34.

Departementschefen

Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, anför såvitt nu är i fråga följande.

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 sjuttiotal 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 uppmärksammats 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 hålls 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 princip avse samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar. In-

spektionen 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 ävila 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 bilprovningsråd, 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 bilprovningsanläggningar 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 trafiksäkerheten. De av utredningen återopade undersökningarna inom trafiksäkerhetsrådet 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 allvarigare 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 realistiskt 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 oljänlig 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 följden 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 polisiär 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 återopats 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 utrange- ras ur fordonsbeståndet. Ytterligare rätt ingripande åtgärder erfordras emellertid för att undanröja de speciella trafiksäkerhetsproblem, som kan ledas tillbaka till den mindre ansvarsmedvetna företagsamhet, som före- kommer på vissa håll inom handeln med begagnade bilar. Med hänsyn här- till har jag tillsatt en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdeparte- mentet 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 släpslädar. Enligt utred- ningen 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 järn- vägsstyrelsen upptagna frågorna om undantag för fordon tillhöriga post- verket 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 inspektionsskyldig- heten 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 förordna, 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 förordna 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 inställetider.

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

bänvisat 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 undersöks 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 uppläggnings- 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 bilinspektions 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 ifrågakvarande 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 länkt sig. Bolaget bör tillse att anstalterna får en lämplig lokalisering. Vidare bör i glesbygdsområdena särskilda anordningar vidlagas 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 inläkter 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. Nämn- da föreståndarpersonal bör således i stor utsträckning kunna rekryteras med verkmästare, som kan åberopa 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 bilprovningsanläggningar, 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 trafik- säkert 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. Nämn- da 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.

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 lagas i anspråk för inspektion på frivillig grund. Genom sådan frivillig inspektion bör om fordonet godkännes, säkerhetsinspektion för närmast följande inställesemånad 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 personalhåll har framhållits önskvärdheten av att här avsedda anställningsfrågor snarast övervägas. 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.

Motionernas huvudsakliga innehåll

Motionen II: 753

Den förordade säkerhetsinspektionens betydelse som olyckshämmande faktor kan enligt motionären inte väntas bli så stor att den står i rimligt förhållande till de omfattande resurser i fråga om medel och personal som tages i anspråk av organisationen. Det kan enligt motionären ifrågasättas,

om inte en del av dessa resurser med större fördel kunde användas inom exempelvis sjuk- och hälsovården. Motionären, som anser den föreslagna organisationen olämplig för sitt ändamål, finner vidare att inspektionsskyldigheten särskilt i glesbygderna och på landet kan väntas bli orimligt betungande för fordonsägarna, med hänsyn till bland annat reskostnader, förlorad arbetsförtjänst och stor risk för trafikolyckor. Motionären anser det möjligt att utan omorganisation införa en önskvärd besiktningsskyldighet i samband med överlåtelse av begagnade fordon. De syften som den förordade säkerhetsinspektionen avser att tillgodose kan enligt motionären vinnas genom förstärkning av bilinspektionen, trafikpolisen och statspolis-

Motionerna I: 649 och II: 802

Motionärerna finner den förordade inspektionsskyldigheten i vissa fall onödigt långtgående och alltför kostsam. I förstnämnda hänseende vänder sig motionärerna mot att skyldigheten gäller oberoende av den omfattning, i vilken fordonet använts. Motionärerna anser att en effektivare fordonskontroll lämpligast kan uppnås genom en väsentlig utbyggnad av polisens kontrollverksamhet i förening med särskild besiktning i samband med överlåtelse av fordon.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen II: 802.

Motionerna I: 673 och II: 828

Motionärerna framhåller att säkerhetsinspektionen medför en ytterligare kostnad för den av skatter och försäkringsavgifter tyngde fordonsägaren. Det synes enligt vad i motionerna anföres nödvändigt att alla **möjligheter** tages till vara att sänka självkostnadspriset och därmed avgifterna för bilkontrollen. I detta syfte anser motionärerna det böra undersökas, om möjligheter finnes att utan åsidosättande av säkerhetskraven rationalisera kontrollverksamheten. Vidare bör i samma syfte andrahandsverksamheten för konditionstestning m. m. på inspektionsanstalterna utbyggas och populariseras.

Beträffande motionernas fullständiga lydelse hänvisas till motionen I: 673.

Motionerna I: 674 och II: 829

Motionärerna finner på anförda skäl det kunna antagas att den förordade fordonskontrollen icke kommer att undanröja mer än en del av de bristfälligheter hos fordonen, som orsakar trafikolyckor. Mot denna bakgrund anser motionärerna det angeläget att inventeringen av åtgärder för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet fullföljes med all kraft. Enligt vad i motionerna

anföres kan i avsaknad på fullständig redogörelse för vad som framkommit vid inventeringen risk anses föreligga att trafiksäkerhetsarbetet inriktas på sådana detaljförslag som icke ger det från trafiksäkerhetssynpunkt mest tillfredsställande resultatet. Den förordade säkerhetsinspektionens verkningar härvidlag kan enligt motionärerna icke helt klarläggas, förrän inspektionen trätt i funktion. Om resultatet skulle visa sig mindre tillfredsställande, bör möjlighet föreligga att omdisponera de resurser, som nu sätts in, till de områden där de ger bästa resultat. Motionärerna finner det därför lämpligt, att säkerhetsinspektionen får temporär karaktär och prövas under förslagsvis fem år. Om tillfredsställande resultat uppnås, kan inspektionen därefter ges en mera permanent ställning.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen II: 829.

Motionen I: 675

Motionären anser åtskilliga skäl tala för att inspektionsverksamheten förläggas till statens bilinspektion. Här om anföres följande.

Bilinspektionen har ju bl. a. till uppgift att verkställa besiktningar som till sin natur ej nämnvärt skiljer sig från en kontrollverksamhet av det slag som föreslås i propositionen. Pålagges bilinspektionen uppgiften att även verkställa den föreslagna kontrollbesiktningen innebär det ej några till arten nya arbetsuppgifter. Då inspektionens resurser under senare år undergått en högst väsentlig förstärkning i fråga om såväl personal som inspektionshallar och tekniska hjälpmedel av olika slag samt utbyggnaden alltjämt pågår, torde inspektionen ej blott ha fullgoda resurser att fullgöra sina nuvarande åligganden i fråga om besiktning av fordon utan ha en viss överskapacitet. Detta gör det möjligt att med en relativt måttlig förstärkning av personalen i högst betydande grad öka besiktningsskapaciteten. Inspektionens personal och lokaler skulle då kunna utnyttjas rationellt och redan utbildade rutiner skulle medföra att inspektionsverksamheten redan från början kunde läggas upp såsom en industriell betonad produktion som departementschefen ansett önskvärt. Utbildningen av erforderlig personal skulle också ordnas på ett smidigt sätt.

Den inspektionsverksamhet som det här är fråga om är enligt mitt förmenande en typisk stallig funktion, nämligen att kontrollera efterlevnaden av lagar och författningar. Man kan jämföra den med den verksamhet som bedrivs av t. ex. tullverket och luftfartsstyrelsen. Genom att ge föreståndare och biträdande föreståndare vid inspektionsanstalt ställning som offentlig tjänsteman anser sig departementschefen ha löst detta problem. Därest bilinspektionen utsågs till besiktning myndighet skulle enligt mitt förmenande frågan om ämbetsansvaret få en mera tillfredsställande lösning.

Enligt departementschefen skall bilinspektionen erhålla en del nya uppgifter i samband med kontrollen över verksamheten vid bolagets inspektionsanstalter. Därest bilinspektionen finge ansvaret för inspektionerna skulle man undvika detta dyrbara och inproduktiva kontrollsystem.

Som tidigare påpekats skall den obligatoriska säkerhetsinspektionen träda i kraft den 1 januari 1965. Det av mig förordade förslaget att statens bil-

inspektion skall vara kontrollmyndighet förutsätter vissa utredningar. Då dessa torde kunna genomföras inom kommunikationsdepartementet torde förslag kunna föreläggas innevarande års höstriktsdag. Något dröjsmål beträffande ikraftträdandet behöver sålunda inte uppkomma.

Utskottet

Vägtrafikförordningen innehåller bestämmelser om kontroll från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt av såväl motordrivna fordon som släpfordon. Sålunda fordras för att dylika fordon skall kunna registreras och få tagas i bruk att fordonet undergått registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, grundat på instrument över verkställd typbesiktning.

Den kontroll som på detta sätt kommer till stånd är av engångskaraktär. Gällande rätt erbjuder emellertid också vissa möjligheter till löpande kontroll av fordonsbeståndet genom dels kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels flygande inspektion och dels periodisk kontrollbesiktning av bl. a. utrykningsfordon, körskolebilar och fordon som utnyttjas för yrkesmässig personbefordran eller i uthyrningsrörelse. I sammanhanget må jämväl erinras om föreskrifterna rörande särskild kopplingsbesiktning av tyngre släpvagnar. Besiktningens verksamheten ankommer huvudsakligen på statens bilinspektion men till viss del också på ordningsstatspolisen och den kommunala polisen. För kontroll av vissa staten tillhöriga fordon gäller särskilda bestämmelser.

På sätt närmare framgår av den föregående redogörelsen har i olika sammanhang uppkommit fråga, huruvida av trafiksäkerhetsskäl regelbunden kontrollbesiktning borde föreskrivas beträffande alla eller åtminstone flertalet kategorier av motordrivna fordon och släpfordon. År 1962 framlades betänkande med förslag i ämnet av 1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m. I propositionen, som väsentligen grundats på utredningens betänkande, föreslås såvitt nu är i fråga att riksdagen för sin del måtte besluta om införande från och med den 1 januari 1965 av periodisk fordonskontroll — säkerhetsinspektion — av motorfordon och släpvagnar m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med föredragande departementschefens förslag. Förslaget innebär i korthet en årlig kontroll av i princip alla registrerade motor- och släpfordon äldre än tre år. Verksamheten skall byggas ut successivt och till en början endast omfatta fordon som är minst fem år gamla. Inspektionen skall verkställas vid särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter. Fordon skall inställas till säkerhetsinspektion under viss inställelsemånad eller under de två närmast föregående eller efterföljande månaderna. Kontroll över inspektionsskyldighetens fullgörande skall utövas av polisen med hjälp av särskilda på fordonen anbragta kontrollmärken. Underlåten säkerhetsinspektion skall kunna straffas med dagsböter och försummelse i fråga om anbringande av kontrollmärke på fordon med penningböter. Säkerhetsinspektionen skall ut-

föras på ett sådant sätt att därigenom erhålles kontroll av att fordonen från trafiksäkerhetssynpunkt är i fullgott skick. Inspektionen skall ombesörjas av ett särskilt aktiebolag, vari staten får huvudinflytandet. Som delägare i bolaget avses vidare ingå olika berörda bransch- och intresseorganisationer. Föreståndare och biträdande föreståndare vid inspektionsanstalt får ställning som offentlig tjänsteman. Fordonsägare, som ej åtnöjes med sådan befattningshavares beslut, skall äga rätt att överklaga beslutet hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Bolaget skall för förrättningarna äga uppbära avgifter baserade på bolagets självkostnader och fastställda av Kungl. Maj:t. Bolaget skall övertaga bilinspektionens uppgifter inom fordonskontrollen såvitt avser registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar. Bilinspektionens arbetsuppgifter kommer att omfatta huvudsakligen typbesiktning, förarprov och kontroll över körskolor ävensom i viss omfattning kontroll över verksamheten vid bolagets inspektionsanstalter.

I motionen II: 753 samt i likalydande motionerna I: 649 och II: 802 yrkas avslag på propositionen. Härvid har i huvudsak åberopats att propositionens syfte kan tillgodoses med mindre kostnad genom införande av kontrollbesiktning i samband med överlåtelse av begagnade fordon och genom utbyggnad av nuvarande kontrollsystem samt att inspektionsskyldigheten i olika avseenden blir alltför betungande för den enskilde fordonsägaren.

Vad först angår behovet av säkerhetsinspektion har departementschefen framhållit att man under senare år såväl inom som utom landet börjat tillmäta fordonets standard i fråga om konstruktion och underhåll en allt större betydelse för trafiksäkerheten. Som en följd härav har i bl. a. Finland, Västtyskland, Belgien, Storbritannien och ett stort antal delstater i USA införts allmän periodisk fordonsbesiktning. Enligt vad i propositionen uppgives har efter införandet av sådan kontroll positiva resultat i regel kunnat konstateras i form av minskad olycksfrekvens och förbättrat fordonsunderhåll. Såsom departementschefen funnit ger remissvaren över utredningens betänkande liksom den inom kommunikationsdepartementet förelagna inventeringen av fänkbara trafiksäkerhetsåtgärder klart belägg för att behov föreligger också i Sverige av en periodisk fordonskontroll. Utskottet anser för sin del säkerhetsinspektion utgöra ett viktigt led i de samlade åtgärder som kräves för att öka trafiksäkerheten. I likhet med departementschefen finner utskottet under hänvisning till det växande fordonsbeståndet att en utbyggnad inom ramen av nuvarande kontrollorganisation icke skapar ett realistiskt alternativ till den föreslagna säkerhetsinspektionen. Utskottet biträder därför departementschefens förslag att säkerhetsinspektion skall införas och avstyrker bifall till ovannämnda motioner.

Enligt departementschefen skall inspektionen i princip omfatta samtliga registrerade motorfordon och släpvagnar. Undantag förordas bl. a. beträffande sådana fordon, som redan nu är underkastade periodisk kontrollbesiktning, och fordon upptagna i det militära fordonsregistret. Utskottet

tillstyrker vad sålunda föreslagits. Av utredningens betänkande framgår att vid ingången av år 1961 drygt 40 % av det totala bilbeståndet — 1,3 miljoner fordon — var äldre än fem år och cirka åtta procent äldre än tio år. Den kraftiga ökningen av bilbeståndet under senare år kan enligt betänkandet väntas leda till en ökning av fordonsbeståndets genomsnittsålder. Med den av departementschefen förordade åldersgränsen — tre år — för inspektionsskyldighetens inträdande kommer säkerhetsinspektionens omfattning följaktligen att bli mycket stor. I enlighet med vad i flera remissvar samt i vissa motioner uttalats vill utskottet betona vikten av att verksamheten från början löper smidigt, så att köpbildning och väntetider med därav följande kostnader och olägenheter för allmänheten såvitt möjligt undviks. Den av departementschefen förordade successiva utbyggnaden synes i och för sig väl ägnad att främja detta syfte. Såsom departementschefen funnit hör emellertid Kungl. Maj:t äga befogenhet att, om erfarenheterna skulle ge anledning därtill, begränsa utbyggnadstakten. Inom utskottet har i sådant avseende diskuterats — förutom den i propositionen angivna utvägen — även att antingen beträffande fordon i de yngre årsklasserna införa en tvåårsintervall mellan besiktningarna eller att i övergångsskedet ytterligare begränsa de årsklasser, som skall omfattas av säkerhetsinspektionen. Avgörandet av hur dessa frågor i samband med verksamhetens igångsättande skall lösas bör, såsom i propositionen förutsatts, ankomma på Kungl. Maj:t.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att säkerhetsinspektionen kan förväntas medföra en minskning av antalet trafikfarliga bilar. Härtill kommer att inspektionen enligt utskottets mening även här i landet kan väntas få den utomlands iakttagna verkan att fordonsägarna göres uppmärksamma på betydelsen av en effektiv och fortlöpande fordonsvård. Såsom utredningen framhållit är det ogörligt att enbart med ledning av ett fordon's ålder avgöra frågan, huruvida fordonet är trafiksäkert eller ej. Sålunda kan tillverkningsfel, krockskador eller onormalt slitage på vitala delar till följd av fordonsägarens försummelse medföra att praktiskt taget helt nya fordon ej är i trafiksäkert skick. Uppenbarligen måste såsom påpekats i motionsparen I: 649 och II: 802 samt I: 674 och II: 829 jämväl körsträckans längd inverka härvidlag. Mot bakgrund bl. a. av det sagda framstår det för utskottet som angeläget att den i motionen II: 753 samt i motionerna I: 649 och II: 802 ifrågasatta kontrollen i samband med överlåtelse av begagnade fordon kommer till stånd. Härvid skulle även vinnas en ytterligare kontroll av det äldre fordonsbeståndet. Som framgår av den tidigare redogörelsen har bl. a. 1958 års A-riksdag och 1959 års riksdag uttalat sig positivt rörande en sådan kontrollform. Utskottet hälsar därför med tillfredsställelse departementschefens uttalande att inom kommunikationsdepartementet för närvarande överväges frågan om vilka åtgärder som erfordras för att undanröja de speciella och enligt utskottets mening allvarliga

trafiksäkerhetsproblem, som hänger samman med vissa mindre ansvarsmedvetna former av handel med begagnade bilar. Utskottet vill understryka vikten av att dessa problem ägnas all omsorg och förutsätter att den inom departementet pågående utredningen snarast möjligt slutföres och därav föranledda åtgärder vidtages.

Beträffande säkerhetsinspektionens organisation bör i enlighet med departementschefens uttalande följande krav kunna uppställas. Sakkunskapen och objektiviteten i säkerhetsinspektionen bör ej kunna ifrågasättas. Inspektionen skall uppfylla rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida. Resurserna skall således snabbt kunna anpassas efter verksamhetens växlande behov. Såsom framhållits i motionerna I: 673 och II: 828 är det vidare angeläget att synnerlig uppmärksamhet ägnas sådana åtgärder, varigenom utgifterna för säkerhetsinspektionen minskas. I detta hänseende har förutsatts att verksamheten skall syfta till en rationell och ekonomisk drift. Strävandena måste fortlöpande inriktas på mekanisering och förenkling av de olika provningsmomenten i syfte — förutom att öka tillförlitligheten och likformigheten vid provningen — att förkorta arbets- och tidsåtgången. Vidare har departementschefen funnit att med den obligatoriska kontrollen bör kunna förenas likartad verksamhet, t. ex. tekniska undersökningar för polisens räkning och frivillig fordonskontroll. Som framgår av propositionen skall kostnader och inläkter i anledning av olika slag av förrättningar särredovisas för att möjliggöra en fortlöpande kontroll av de skilda förrättningsavgifternas skälighet. Mot bakgrund av det nu sagda torde det kunna förutsättas att de obligatoriska avgifterna i görlig mån hålles nere.

Såsom framhållits i motionen II: 753 samt i motionerna I: 674 och II: 829 kommer de enskilda fordonsägarna ofta att utöver de direkta kostnaderna få vidkännas betydande indirekta kostnader för exempelvis resor till och från inspektionsanstalt samt för tidsspillan i samband med sådana resor. Det är därför av vikt att inspektionsanstalterna förläggas på lämpligt sätt. I likhet med departementschefen finner utskottet att i glesbygdsområdena särskilda anordningar bör vidtagas som underlättar inställelse till säkerhetsinspektion.

Vid remissbehandlingen av utredningens belänkande, vari förordades att säkerhetsinspektionen skulle handhavas av ett aktiebolag i Motorbranschens riksförbunds regi, uttalade ett trettiotal remissinstanser den uppfattningen att statens bilinspektion i stället borde utbyggas för ändamålet. I motionen I: 675 hemställes nu att riksdagen med avslag på propositionen måtte anhålla om förslag till innevarande riksdags höstsession rörande säkerhetsinspektion, som skulle ombesörjas av bilinspektionen.

Såsom framhållits redan i utredningens direktiv skulle för tillmötesgående av motionärens yrkande erfordras en väsentlig utbyggnad av bilinspektionen utan att därmed garanterats, att verksamheten skulle fungera med

den smidighet och effektivitet som i det föregående befunnits önskvärd. Vid bedömning av formen för inspektionsverksamhetens bedrivande anser utskottet i likhet med departementschefen det jämväl böra beaktas att bilens olika organisationer uttalat ett starkt positivt intresse att medverka vid lösandet av hithörande trafiksäkerhetsproblem samt att den samlade fackkunskapen och erfarenheten inom bilverkstadsbranschen bör utnyttjas vid säkerhetsinspektionens planering och drift. Vid angivna förhållanden finner utskottet att det förordade aktiebolaget utgör den lämpligaste organisationsformen för säkerhetsinspektionens verksamhet. Utskottet avstyrker därför bifall till motionen I: 675.

Vad departementschefen i övrigt föreslagit föranleder icke någon erinran från utskottets sida.

I motionerna I: 674 och II: 829 har anförts bl. a. att verkningarna av den sålunda förordade säkerhetsinspektionen bör följas under det inledande skedet genom undersökningar av olika slag. Därest resultatet visar sig mindre tillfredsställande, bör enligt motionärerna möjligheten hållas öppen att omdisponera de betydande resurser, som nu sätts in på säkerhetsinspektionen, till sådana åtgärder som från trafiksäkerhetssynpunkt kan ge bättre resultat. Motionärerna hemställer därför att säkerhetsinspektionen utformas som en försöksorganisation. Enligt utskottets mening låter det sig bl. a. från rekryteringssynpunkt ej gärna göra att giva det blivande aktiebolaget annat än permanent karaktär. Utskottet förutsätter att vid den förordade successiva utbyggnaden kunna erfarenheter efter hand tages till vara. Såsom framgår av propositionen hemställas däri om riksdagens beslut om införande av säkerhetsinspektion i huvudsaklig överensstämmelse med departementschefens förslag. Inom ramen för de av utskottet nu tillstyrkta riktlinjerna finnes således utrymme för ytterligare jämkningar. Motionärernas syfte får härigenom enligt utskottets mening anses ha i viss mån tillgodosetts. Utskottet vill avslutningsvis erinra om att riksdagen kommer att få taga ställning till olika detaljfrågor i ämnet i samband med att förslag om erforderliga författningsändringar framlägges för riksdagens prövning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, såvitt nu är i fråga,

A. att riksdagen måtte med avslag å följande motioner, nämligen

1. II: 753,
2. I: 649 och II: 802 samt
3. I: 675

med bifall till förevarande proposition, nr 91, 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 föredragande departementschefens förslag;

B. att motionerna I: 673 och II: 828 samt I: 674 och II: 829, i den mån de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 april 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl,* Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Kristiansson, Knut Johansson, Georg Carlsson och Åkesson;
från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Johansson i Öckerö, Bengtson i Solna, Mattsson, fru Ekroth och herr Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.