

Nr 83

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon m.m. jämte i ämnet väckta motioner, såvitt nämnda proposition och motioner hänvisats till statsutskottet.

(4:e avd.)

I propositionen nr 91 har Kungl. Maj:t under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 1 mars 1963, såvitt nu är i fråga, föreslagit riksdagen att dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för bildandet av ett aktiebolag för handhavandet av den i statsrådsprotokollet föreslagna inspektionsverksamheten m.m., dels 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., dels ock 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 förenämnda säkerhetsinspektion.

Beträffande den närmare innebörden av Kungl. Maj:ts förslag angående den förordade säkerhetsinspektionen får utskottet hänvisa till propositionen.

Departementschefen finner för sin del den lämpligaste *organisationsformen* för säkerhetsinspektionens verksamhet vara ett aktiebolag, där staten äger det avgörande inflyandet och bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen ingår såsom medintressenter, och anför i fortsättningen bl. a. följande:

»Med hänsyn härtill har jag tagit kontakt med KAK, M, MHF, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, bilförsäkringsförelagen 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 re-

gistrerings-, 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, yrkesbilisternas sammanslutningar (inklusive Näringslivets trafikdelegation), bilförsäkringstföretagen och MRP. Endast ifrågasvarande bolag bör erhålla rätt att utföra här angivna säkerhetsinspektioner och besiktningar.

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

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

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

Inom bolaget beräknas ca 550 tekniker bli sysselsatta. Av dessa torde ca 200 kunna att tjänstgöra som anstaltsföreståndare eller biträdande anstaltsföreståndare. Med hänsyn till de arbetsuppgifter som kommer att åläggas 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 underhållning. Nämnnda föreståndarpersonal bör således i stor utsträckning kunna rekryteras med verkstämmästare, 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-säker 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 samma ställning. Detta blir nödvändigt också från den synpunkten, att bl. a. registreringsbesiktningarna skall överflyttas på det nybildade bolaget. Nämda befattningshavare bör också tilläggas befogenhet att meddela körförbud. Behörighetsbevis för föreståndare och biträdande föreståndare torde böra utlärmas 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.»

I fråga om finansieringen av inspektionsverksamheten m. m. erinrar departementschefen om att den utredning, vars förslag legat till grund för propositionen, förordat uttagande av avgifter som efter förslag av bolaget skall fastställas av Kungl. Maj:t. Departementschefen anför vidare härom bl. a. följande:

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

Avgifterna för säkerhetsinspektion bör bestämmas på grundval av bolagets självkostnader. Storleken av avgifterna blir beroende av bl. a. hur stor del av fordonsbeståndet som skall vara underkastad inspektion. Med den begränsning härutinnan som jag föreslagit främst under uppbyggnads-

skedet men även på längre sikt blir den volym av förrättningar, som skall utföras på inspektionsanstalterna, betydligt mindre än enligt utredningens förslag. Den lägre sysselsättningsvolymen innebär ett reducerat och därmed ett mindre ekonomiskt utnyttjande av inspektionsanstaltens kapacitet. Detta förhållande och de relativt stora initialkostnaderna för verksamheten påverkar avgiftsnivån i ogynnsam riktning. Föreliggande kalkyler pekar på att inspektionsavgiften för personbil och lättare lastbil behöver sättas till 35 kr. samt avgiften för s.k. efterkontroll till 15 kr. För buss och tyngre lastbil beräknas motsvarande avgifter bli 45 och 20 kr. Avgifterna för motorecykel har beräknats till 15 och 5 kr. Vissa kostnadsposter i de till grund för avgiftsberäkningen föreliggande kalkylerna kan emellertid mera bestämt angivas först i ett senare skede. Avgifterna bör efter framställning av bolaget fastställas av Kungl. Maj:t.

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

Det föreslagna aktiebolagets kapitalbehov i inledningskedet har beräknats till högst 25 mkr. Aktiekapitalet har efter överläggningar med de enskilda intressentgrupperna ansetts böra bestämmas till 1 mkr., varav — såsom förut nämnts — staten skulle satsa 52 % och de enskilda intressentgrupperna tillsammans 48 %. Utdelningen på aktiekapitalet torde i enlighet med vad som gäller för vissa statliga bolag böra bestämmas till högst 5,5 %. Återstående kapitalbehov om 24 mkr. avses skola täckas genom lån, som upptages i kreditinstitutet. Staten torde böra ställa garanti för hälften av lånebeloppet. Härjämte har under hand hänvändelse gjorts till bilförsäkringsföretagen, att dessa skall göra ett motsvarande borgensålagande.

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

Den obligatoriska säkerhetsinspektionen torde böra träda i kraft den 1 januari 1965. Vid samma tidpunkt bör bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter i fråga om registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktning överföras till bolaget från bilinspektionen. Bolaget bör emellertid successivt på-

börja verksamheten redan under senare hälften av år 1964 för att utarbeta erforderliga rutiner etc. Den kapacitet, som härigenom kommer att finnas under andra halvåret 1964, bör tagas i anspråk för inspektion på frivillig grund. Genom sådan frivillig inspektion bör om fordonet godkännes, säkerhetsinspektion för närmast följande 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 förfallningsändringar, 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 höra 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 övergångsarrangemang beträffande statens bilinspektion.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling, såvitt nu är i fråga, förehåll följande motioner nämligen

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Gustaf Elofsson* och *Ferdinand Nilsson* (I: 649) och den andra inom andra kammaren av herr *Börjesson* i Falköping m. fl. (II: 802), i vilka hemställts att riksdagen med avslag å förevarande proposition måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam prövning och förslag angående en effektiv kontroll av motorfordon 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 motionerna anförts;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Lundström* och *Edström* (I: 673) och den andra inom andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm (II: 828), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte uttala att synnerlig

uppmärksamhet bör ägnas sadana åtgärder, varigenom utgifter för säkerhetsinspektionen kan minskas och att därvid bl. a. vissa i motionerna föreslagna åtgärder beaktas:

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Palm* och *Augustsson* (I: 674) och den andra inom andra kammaren av herr *Hagrell m. fl.* (II: 829), i vilka hemställts att riksdagen i anslutning till behandlingen av förevarande proposition 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;

dels en inom första kammaren av herr *Sveningsson* väckt motion (I: 675) vari hemställts att riksdagen, med avslag å förevarande proposition, i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t till inrevarande års höstriksdag måtte framlägga förslag om att införa säkerhetsinspektion av motorfordon, släpvagnar m. m. samt att utse statens bilinspektion till inspektionsmyndighet;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Lundberg* väckt motion (II: 753) vari hemställts att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 94 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 trafikpolisens, 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: 802, I: 673, II: 829, I: 675 och II: 753.

Utskottet biträder Kungl. Maj:ts förevarande förslag i vad det avser bemyndigande för Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för bildandet av ett aktiebolag för handhavandet av den förordade inspektionsverksamheten, m. m., samt medelsanvisning för aktieteckning i nämnda bolag, ävensom bemyndigande för riksgäldsfullmäktige att ikläda staten garanti intill ett belopp om högst 12 mkr. för erforderliga krediter till bolaget. **Ej heller** har utskottet för sin del funnit anledning till erinran mot vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anfört och förordat.

I enlighet med detta sitt ställningstagande avstyrker utskottet bifall till de i ämnet väckta och i berörda delar till utskottet hänvisade motionerna.

Utskottet hemställer följaktligen,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 649 och II: 802, I: 673 och II: 828, I: 674 och II: 829, II: 753 samt I: 675, samtliga motioner såvitt nu är i fråga,

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

II. 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.;

III. 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.

Stockholm den 26 april 1963

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Bergman, Axel Johannes Andersson, Virgin, fru Wallentheim, herrar Mårtensson, Nils Theodor Larsson, Källqvist, Thorsten Larsson, Holmberg och Hjorth; samt

från andra kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Svensson i Stenkyrka, Blidfors, Nilsson i Göingegården, fru Lewén-Eliasson, herr Svensson i Ljungskile, fröken Olsson, herrar Johansson i Norrköping, Carbell, Gustafsson i Kårhy, Löfroth, Berg och Nelander.