

## Nr 43

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 18 oktober 1963 dagtecknad proposition, nr 200, vilken hänvisats till laguskott och behandlats av tredje laguskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden anhållit om riksdagens yttrande över följande

### Förslag

till

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

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

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

*Inspektion hos försäljare*

*23 a §.*

*Besiktningssman äger företaga inspektion hos den, som driver handel med fordon, för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hållas till salu i rörelsen (i n s p e k t i o n h o s f ö r s ä l j a r e).*

*För sådan inspektion skall besiktningssman jämte av honom anlitat biträde äga tillträde till lokaler och*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

områden, där fordon, som sägs i första stycket, finnas uppställda. Besiktningsmannen må i den utsträckning han finner påkallat provköra fordon, som inspektionen avser. Det åligger rörelsens innehavare att tillhandagå i den utsträckning som erfordras för förrättningens behöriga genomförande.

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

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

## 24 §.

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

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

Angående skyldighet — — — — — särskilt stadgas.

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

a) ifråga — — — — — intyget; och

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

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

Angående skyldighet — — — — — särskilt stadgas.

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

a) ifråga — — — — — intyget; och

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

## 65 §.

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

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

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

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

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

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1964.

---

### Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

dels nr 825 i första kammaren av herr *Jonasson* och herr *Gustafsson, Nils-Eric*, och nr 992 i andra kammaren av herr *Börjesson* i Falköping *m. fl.*,

dels ock nr 826 i första kammaren av herr *Wallmark* och herr *Jacobsson, Gösta*, och nr 993 i andra kammaren av herr *Palm*.

I motionerna I: 825 och II: 992, som är likalydande, hemställes »att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 200 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla a) att frågan om särskild anmälan och registrering av yrkesmässig handel med begagnade bilar måtte prövas och därav föranlett förslag skyndsamt framläggas, samt b) att frågan om förbud mot överlåtelse av bil till person som ej uppnått 18 års ålder måtte upptagas till förnyad prövning och därav föranlett förslag likaledes skyndsamt framläggas».

I motionerna I: 826 och II: 993, som också är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte besluta att utsträcka den i propositionen föreslagna fordonskontrollen till varje fordon som utgör en påtaglig trafikfara».

Beträffande motionernas innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna II: 992 och I: 826.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen överväges olika möjligheter till kontroll över handeln med begagnade bilar i syfte att förhindra försäljning av trafikfarliga fordon. Förslag framlägges till en ny bestämmelse i vägtrafikförordningen om rätt för besiktningsman att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon eller släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare. Vid inspektionerna skall, liksom vid flygande inspektion,

körförbud kunna meddelas. Bestämmelsen jämte därav föranledda ändringar i övrigt i vägtrafikförordningen avses skola träda i kraft den 1 januari 1964.

### Propositionens tillkomst m. m.

Propositionen bygger på en promemoria upprättad av en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet. Promemorian har remissbehandlats.

Utskottet får beträffande promemorians närmare innehåll och remissyttrandena ävensom gällande bestämmelser och frågans tidigare behandling hänvisa till den redogörelse härför, som återfinnes på sid. 6—26 i propositionen.

### Departementschefen

Departementschefen uttalar i propositionen följande.

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

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

I promemorian anges att beräkningsvis 90 procent av all försäljning av begagnade bilar från privatägare till konsument går via bilhandlare. Denna siffra måste i och för sig anses glädjande eftersom härigenom i många fall möjliggöres en sakkunnig granskning och bedömning av fordonet just vid en tidpunkt då detta är särskilt önskvärt. Att ett allt större antal ansvarsmedvetna företag också utför eller låter utföra en objektiv granskning och överlämnar protokoll häröver till vederbörande kund eller i förekommande fall låter utrangera fordonen måste anses vara av mycket stor betydelse för trafiksäkerheten. Som jag utförligt redogjort för i propositionen 1963: 91 ang. säkerhetsinspektion av motorfordon är nämligen de

bristfälliga fordonens roll som olycksfaktor betydligt större än man tidigare föreställt sig.

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

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

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

Jag delar arbetsgruppens uppfattning att inspektionerna i princip bör företagas stickprovvis. Om den förutsättningen för inspektion uppställdes att misstanke om osund handel måste föreligga skulle detta innebära vissa krav på utredning som av allt att döma skulle onödigt komplicera förfarandet och nedsätta dess effektivitet. Då jag således utgår från att inspek-

tion i många fall kommer att ske utan att någon som helst anledning givits att befara försäljning av undermåliga fordon synes mig förrättningarna ej böra utföras av polismän.

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

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

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

Enligt 23 § VTF är en förutsättning för att polisman, som där sägs, eller besiktningsman skall ha rätt att företaga flygande inspektion av ett fordon att fordonet »av honom anträffas på väg». Denna förutsättning tillkom med

införandet av nu gällande vägtrafikförordning. Uttrycket torde anknyta till det förhållandet att föreskrifterna om fordons utrustning gäller blott för fordon som brukas på väg och bör inte, som några remissinstanser ifrågasatt, utgå ur författningstexten. En sådan ändring skulle för övrigt inte, som på några håll förutsatts, berättiga polisman, utöver den befogenhet som följer av allmänna polisinstruktionen, och än mindre besiktningsman att bereda sig tillträde till garage eller annan enskild uppställningsplats för fordon.

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

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

Vad slutligen beträffar frågan om åtgärder för att hindra försäljning av motorfordon till ungdomar under 18 år anser jag mig på goda skäl kunna förvänta att genom den beslutade säkerhetsinspektionen och den kontroll över handeln med begagnade bilar som jag här föreslagit bilar av helt undermålig kvalitet inom en ej alltför avlägsen framtid kommer att

praktiskt taget helt försvinna ur marknaden. Som arbetsgruppen påpekat är det oftast just sådana fordon ungdomarna har ekonomisk möjlighet att förvärva. De problem som varit förknippade med ungdomars förvärv av motorfordon kommer därför att i motsvarande mån minska. På grund härav och med beaktande också av vad som i övrigt anförts i promemorian om möjligheterna att komma till rätta med nämnda problem anser jag i likhet med arbetsgruppen något förslag i detta ämne inte påkallat.

### Motionerna I: 825 och II: 992

I motionerna framhålles att problemen med de ur trafiksäkerhetssynpunkt otillfredsställande fordonen inte främst förefinnes hos den reguljära delen av bilhandeln utan inom vad som brukar kallas bilhandelns bakgård och att handeln med de trafikfarliga fordonen kan ytterligare kanaliseras till denna del av bilhandeln till följd av de i propositionen förordade inspektionsåtgärderna. För att hålla denna handel under uppsikt anser motionärerna att garantier bör skapas för att besiktningsmyndigheten — utan tillämpning av någon form av auktorisationsförfarande — hålles under rättad om var och av vem handel med begagnade bilar bedrivs. Enär handelsregistret enligt motionärerna knappast kan tjäna till underlag här för föreslår motionärerna en särskild anmälningsskyldighet och registrering vid yrkesmässig försäljning av begagnade bilar. Motionärerna anför vidare.

En sådan skyldighet skulle givetvis inte innebära något ingrepp i näringsfriheten utan endast skyldighet för envar som upptar handel med begagnade bilar att till myndighet lämna den uppgift som fordras för att han skall ställas under den inspektion och kontroll som gäller för andra bilhandelsföretag. Riksdagen bör hos Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av de åtgärder som är erforderliga för en sådan ordning. Det bör därvid ankomma på Kungl. Maj:t att pröva om denna särskilda registrering skall ske genom handelsregistret eller på annat sätt.

I motionerna behandlas därefter spørsmålet om försäljning av bilar till personer under 18 år. Motionärerna understryker, i likhet med remissinstanserna, att det är föga tillfredsställande att bilar skall få överlätas till underåriga som gör sig skyldiga till olovlig körning genom att bruka dem. Motionärerna fortsätter.

Det är också känt att dessa yngre åldersgruppers låga penningtillgång medför att de ofta förvärvar helt undermåliga bilar till ett billigt pris. Man torde också få räkna med att betydande möjligheter till sådana förvärv kommer att finnas även framgent. Det dröjer ganska länge innan den av värriksdagen beslutade årliga kontrollen av bilarna träder i full kraft, och inte heller sedan den trätt i full kraft kan den hindra att undermåliga bilar, t. ex. krockskadade, kommer ut i handeln i betydande omfattning.

Inte heller de nu föreslagna stickprovsinspektionerna utgör någon garanti att dylika bilar inte kommer att utbjudas till unga bilköpare. Från trafik-säkerhetssynpunkt kan därför starka skäl anföras för ett förbud mot försäljning eller annan överlåtelse av bil till person som inte uppnått 18 års ålder. I vissa speciella fall kan det finnas legala skäl för ett bilförvärv trots att inte 18-årsåldern uppnåtts. Förbudet bör därför kompletteras med en bestämmelse att överlåtelse må ske om skriftligt medgivande till förvärvet lämnats av föräldrar eller förmyndare. Riksdagen bör hos Kungl. Maj:t anhålla om förnyad prövning och förslag i frågan i enlighet med här angivna riktlinjer.

### **Motionerna I: 826 och II: 993**

Motionärerna ifrågasätter huruvida den föreslagna bestämmelsens räckvidd i praktiken blir tillräcklig med hänsyn till att den irreguljära handeln med begagnade bilar kan uppträda i starkt varierande former, vilka relativt lätt kan anpassas i syfte att kringgå saneringsåtgärder av exempelvis här aktuell art. Motionärerna fortsätter:

Hithörande förhållanden kan belysas genom en av poliskammaren i Stockholm i maj 1962 gjord inventering, varav framgår att i huvudstaden 148 företag var sysselsatta med handel av begagnade bilar och att av dessa ungefär en tredjedel helt saknade lokaler för förvaring av saluförda fordon. Enligt samma rapport skulle 1 000-talet bilar till salu dagligen belastas gator och parkeringsplatser inom malmområdena i huvudstaden. Denna art av yrkesmässig handel med begagnade bilar framträder dessutom ej sällan som försäljningserbjudanden från privatpersoner genom smärre »Till salu»-annonser i dagspressen.

Därest syftet med den framlagda propositionen skall nås, synes därför motiverat att principiellt utsträcka omfattningen av de föreslagna kontrollåtgärderna till varje objekt som för de omdömesgilla besiktningsmän som för ändamålet kommer att utnyttjas framstår som en tydlig trafikfara. En särskild tillägsbestämmelse av angiven innebörd bör intagas i vägtrafikförordningen.

### **Utskottet**

I propositionen överväges olika möjligheter till kontroll över handeln med begagnade bilar i syfte att förhindra försäljning av trafikfarliga fordon. Departementschefen har nämligen funnit att sådan försäljning så ofta förekommer inom bilhandeln att man kan tala om allvarliga missförhållanden. Ehuru den nödvändiga saneringen på området enligt departementschefen i allt väsentligt bör genomföras genom åtgärder inom branschen, måste dock möjlighet öppnas för viss tillsyn från det allmännas sida. Med hänsyn till verkan av den ökade fordonskontroll som förestår i anledning av den tidigare i år av statsmakterna beslutade reformen om säkerhetsinspektion av motorfordon har departementschefen avvisat långtgående bestämmelser såsom införande av besiktnings tvång vid överlåtelse

av fordon eller ett system med offentlig auktorisation inom bilhandeln. I stället föreslås i propositionen att besiktningsman skall få rätt att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon eller släpfordon, som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare. Vid dessa inspektioner skall, liksom vid flygande inspektion, körförbud kunna meddelas. Propositionen bygger i huvudsak på förslag av en inom kommunikationsdepartementet särskilt tillsatt arbetsgrupp. Förslaget har vid remissbehandlingen fått ett genomgående gott mottagande.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande angående säkerhetsinspektionen underströk utskottet vikten av att all omsorg ägnas frågan om vilka åtgärder som erfordras för att undanröja de allvarliga trafiksäkerhetsproblem som hänger samman med vissa mindre ansvarsmedvetna former av handeln med begagnade bilar. Den lösning av problemet som nu framlagts är enligt utskottets mening väl avvägd och får anses vara ett lämpligt steg mot ytterligare säkerhet i trafiken. Ett genomförande av möjligheten till inspektion hos försäljare torde nämligen — i förening med den redan beslutade säkerhetsinspektionen — verka i den riktningen att den övervägande delen av trafikfarliga fordon antingen sättes i tillfredsställande skick eller utrangeras, varigenom de svåraste olägenheterna på området torde bortfalla. Då utskottets granskning av stadgandets närmare innehåll ej heller föranlett någon anmärkning, har utskottet icke någon erinran mot det till propositionen fogade förslaget.

I samband med propositionen har utskottet behandlat de i anledning av densamma väckta motionerna I: 825 och II: 992 samt i I: 826 och II: 993, vari framförts vissa uppslag för att ytterligare effektivisera och utbygga bestämmelserna angående trafikfarliga motorfordon.

I de likalydande motionerna I: 825 och II: 992 hemställes sålunda, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om prövning och därav föranledda förslag beträffande frågan om dels särskild anmälan och registrering av yrkesmässig handel med begagnade bilar och dels om förbud mot överlåtelse av bil till person som ej uppnått 18 års ålder. Vad gäller det förstnämnda spørsmålet anser utskottet motionärernas syfte att genom registrering bereda besiktningsmännen fullständig kännedom om alla dem som idkar handel av ifrågavarande slag värt beaktande. Enligt utskottets mening kan det dock antagas att de av motionärerna befarade svårigheterna i kontrollavseende i huvudsak kan bemästras genom att besiktningsmännen särskilt vid samarbete med polisen kan erhålla nödvändiga upplysningar. Utskottet är också positivt inställt till vad motionärerna anfört om underårigas förvärv av bil. Ett sådant förbud kan visserligen ej sägas ha direkt samband med problemet om trafikfarliga motorfordon utan vad man närmast skulle uppnå härmed är att förhindra att motorfordon förvärvas av vissa personer, som ej har rätt att framföra sådant fordon. Ur denna synpunkt borde en inskränkning beträffande inköp av motorfordon omfatta envar, som saknar giltigt körkort för det slag

av fordon han önskar förvärva. En sådan bestämmelse, som självfallet icke kunde göras undantagslös, skulle dock för att bli effektiv medföra viss omgång vid såväl handeln med motorfordon som registreringsförfarande. Utskottet anser emellertid för sin del att — därest det skulle visa sig att man icke genom trafikpolisens övervakning kan i rimlig grad förhindra att motorfordon framföres av därtill icke berättigade personer — det framlagda förslaget är förtjänt att övervägas som ytterligare åtgärd i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

Med hänsyn till det sagda är utskottet icke för närvarande berett att tillstyrka motionärernas hemställan. Utskottet förutsätter emellertid härvid att Kungl. Maj:t under det fortsatta arbetet med trafiksäkerhetsproblemen kommer att beakta vad som anförts i motionerna.

Förslag att den ifrågasatta fordonskontrollen skall utsträckas till varje fordon, som utgör en påtaglig trafikfara, framlägges i de likalydande motionerna I: 826 och II: 993. Motionärerna synes närmast avse den del av bilhandeln, som drives utan fast försäljningsställe. Härvidlag får dock motionärernas syfte i huvudsak anses tillgodosett genom stadgandet om flygande inspektion, som ger besiktningsmän och vissa polismän rätt att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, vilket anträffas på väg. Utskottet vill i detta sammanhang understryka den betydelse för trafiksäkerheten som denna inspektionsform har och vikten av att de personella och tekniska resurserna ökas så att flygande inspektion kan utnyttjas i större utsträckning än vad nu är fallet. I den mån motionärerna önskar att besiktningsmännen skulle för kontroll av fordon, som icke hålles i lager eller till salu i yrkesmässig handel, få bereda sig tillträde till garage eller annan enskild uppställningsplats är ett sådant förslag ägnat att inge avsevärda principiella betänkligheter och kan icke biträdas av utskottet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot det vid förevarande proposition, nr 200, fogade förslaget;

B. att motionerna

1. I: 825 och II: 992 samt

2. I: 826 och II: 993

i den mån de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 december 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson\*, Ebbe Ohlsson, Kristiansson, Knut Johansson\*, Georg Carlsson, Åkesson och Wirtmark;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp\*, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Persson i Tandö\*, Carlsson i Stockholm, Mattsson och Tobé.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.