

## Nr 71

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående omorganisation av statens bilinspektion, m. m.; given Stockholms slott den 28 februari 1964.*

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

## GUSTAF ADOLF

*Gösta Skoglund*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås åtgärder i syfte att åstadkomma en effektivare typbesiktning av motorfordon m. m. Härvid förordas bl. a. att besiktningsverksamheten koncentreras till Stockholm.

Vidare framlägges förslag till omorganisation fr. o. m. den 1 januari 1965 av statens bilinspektion i anledning av att huvuddelen av dess uppgifter i fråga om fordonskontroll kommer att överföras till Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Samtidigt förstärkes bilinspektionens resurser för uppgifter i samband med förarprovning m. m. Verksamheten föreslås fördelad på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet.

För budgetåret 1964/65 äskas för statens bilinspektion anslag om sammanlagt 6 657 000 kr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 28 februari 1964.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, ASPLING, PALME.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med cheferna för finans- och civildepartementen — fråga angående *omorganisationen av statens bilinspektion, m. m.*, samt anför därvid följande.

Enligt statsmakternas beslut (prop. 1963: 91; SU 83; L<sup>3</sup>U 22; rskr. 184 och 198) skall allmän periodisk fordonskontroll 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. Inspektionsverksamheten skall ombesörjas av ett för ändamålet särskilt bildat bolag, Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Statens bilinspektionens huvudsakliga uppgifter inom fordonskontrollen, nämligen registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar avses överförda till bolaget. Bilinspektionens viktigaste uppgifter kommer därefter att avse typbesiktning, förarprov, prov med körskolepersonal samt kontroll över körskolor. Bilinspektionen skall även utgöra remissinstans i vissa frågor samt handha vissa uppgifter i samband med kontrollen över verksamheten vid Aktiebolaget Svensk Bilprovning. I förenämnda proposition anmälde jag min avsikt att tillsätta en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet med uppgift att närmare undersöka och överväga vissa spörsmål, som återstod att lösa innan bolaget kunde påbörja sin verksamhet. Arbetsgruppen har avlämnat en promemoria angående författningsfrågor m. m. rörande säkerhetsinspektion av vissa motorfordon. I promemorian framlägges förslag rörande den slutliga gränsdragningen mellan statens bilinspektion och Aktiebolaget Svensk Bilprovning i fråga om olika slag av besiktningar.

Vissa arbetsuppgifter har tillagts bilinspektionen från och med den 1 januari 1964 genom beslut vid 1963 års riksdag om rätt för besiktningsman att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare (prop. 200; L<sup>3</sup>U 43; rskr. 422).

I februari 1963 uppdrogs åt en särskild arbetsgrupp inom kommunika-

tionsdepartementet att verkställa en omprövning av nuvarande former för typbesiktning. Arbetsgruppen skulle även beakta möjligheterna att på grundval av bl. a. typbesiktningens resultat meddela konsumentupplysning i viss omfattning. Arbetsgruppen har i juli 1963 avlämnat en *promemoria* angående frågan om effektivare typbesiktning samt om möjligheterna till konsumentupplysning rörande motorfordon.

*Yttranden* över sistnämnda promemoria har efter remiss inkommit från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, kommerskollegium, statens provningsanstalt, näringsfrihetsrådet, näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och kartellnämnd, statens institut för konsumentfrågor, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Södermanlands, Blekinge, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro samt Västernorrlands län, statens konsumentråd, 1960 års radioutredning, 1963 års konsumentupplysningskommitté, Svenska teknologföreningen, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Svenska arbetsgivareföreningen, Svenska bilförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation, Statstjänstemännens riksförbund, Landsorganisationen i Sverige, Automobilbesiktningsmännens förening, Försvarets motorklubb, Handelsanställdas förbund, Kooperativa förbundet, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska polisförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges motorecykelhandlares riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Varudeklarationsnämnden samt Åkeriföretagarnas centralförening.

I årets statsverksproposition har jag vid anmälan av de frågor som tillhör regleringen för budgetåret 1964/65 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel (bil. 8, p. 23) hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1964/65 till Statens bilinspektion: Avlöningar m. m. preliminärt beräkna ett anslag av 7 168 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag anhåller att nu få taga upp spörsmålen om utvidgad typbesiktning och om bilinspektionens framtida arbetsuppgifter och organisation till behandling.

## **I. Promemorian angående typbesiktning och konsumentupplysning**

*Gällande bestämmelser.* Besiktning av nya fordon sker genom antingen registreringsbesiktning eller typbesiktning.

Regler om typbesiktning återfinnes i 15 § *vägtrafikförordningen den 28 1\** — *Bihang till riksdagens protokoll 1964. 1 saml. Nr 71*

september 1951 (nr 648) — VTF — samt i 18—29 §§ vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743) — VTK.

I 15 § VTF utsäges, att tillverkare här i riket av motorfordon, traktorer eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen typbesiktigade. Om motorfordon, traktor eller släpfordon enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändrar dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Tillstånd till typbesiktning meddelas enligt 18 § VTK av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt 20 § VTK får typbesiktning utföras endast av förste bilinspektör, stationerad i Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Godkännes fordonet efter besiktningen som typfordon, tilldelas det enligt 23 § VTK särskild typbeteckning, varunder fordonet skall registreras hos förste bilinspektören.

I fråga om mopeder finnes särskilda föreskrifter om typbesiktning i *förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder*. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har efter samråd med statens provningsanstalt att pröva om typgodkännande skall meddelas.

Beträffande typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon finnes vissa föreskrifter. Genom beslut den 3 april 1959 har Sverige biträtt en i *Genève den 20 mars 1958 avslutad överenskommelse om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande*. Med anledning härav har i kungörelse den 5 maj 1960 (nr 167) förordnats bl. a., att svensk tillverkare eller ombud med fullmakt för utländsk tillverkare av viss utrustning eller delar till motorfordon äger efter ansökan hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhålla typgodkännande av sådan tillverkning.

Vidare kan nämnas att föreskrifter rörande obligatoriskt typgodkännande utfärdats i fråga om vissa anordningar å fordon t. ex. i fråga om reflexanordningar och färdskrivare.

*Behovet av effektivare typbesiktning.* Arbetsgruppen framhåller, att typbesiktning är den helt dominerande formen för besiktning av nya motorfordon med undantag för större lastfordon. Under de senaste tio åren har antalet typbesiktningar uppgått till mellan 400 och 500 per år. Av de 441 typbesiktningar, som företogs år 1962, utfördes 366 i Stockholm, 49 i Göteborg och 26 i Malmö.

Vid typbesiktningsförrättning företages de kontrollåtgärder m. m., som föreskrivits i vägtrafikkungörelsen, vägtrafikkungörelsen och väg- och

vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar. Kontrollåtgärderna utföres f. n. föga ingående. I Stockholm anslås i genomsnitt en knapp timme för typbesiktning av personbil. Provkörningen begränsas till en kortare sträcka, varvid fordonet vanligtvis framföres utan last. Den tekniska utrustningen är bristfällig. I Göteborg och Malmö saknas särskilda besiktningshallar, varför besiktningarna måste utföras nästan helt utan teknisk apparatur.

Arbetsgruppen erinrar om att bristerna i typbesiktningförfarandet påtalats i skilda sammanhang och att enighet synes råda om att typbesiktningen i de former den f. n. bedrives är föga effektiv. I vissa sammanhang har emellertid framförts att en mera omfattande statlig besiktning icke är påkallad i fråga om nya fordon, då dessa kontrolleras noggrant innan de saluföres. Häremot hävdar arbetsgruppen att bilfabrikanterna har att beakta en mångfald andra faktorer än de som gäller trafiksäkerheten. En noggrann typbesiktning kan därför tjäna som en nyttig påminnelse om att trafiksäkerhetsfrågan måste ägnas vederbörlig uppmärksamhet. Med hänsyn bl. a. till vårt klimat som motiverar att speciella krav ställes på motorfordonen, kan enligt arbetsgruppen den omständigheten att ett importerat fordon godkänts i tillverkningslandet icke utesluta behov av typbesiktning här i landet.

Trots att typbesiktningen f. n. utföres summariskt har vid skilda tillfällen upptäckts felaktigheter eller bristfälligheter som föranlett erinran. I Tyskland, där typbesiktningen utföres mycket ingående, har konstruktionsändringar gång efter annan framtvingats.

Arbetsgruppen konstaterar att mycket starka skäl talar för att åtgärder bör vidtagas för att den typbesiktning, som enligt gällande föreskrifter skall förekomma, utföres i sådana former att garanti skapas för att nya fordons typer uppfyller de krav, som från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt anses böra gälla.

*Typbesiktningens organisation.* Arbetsgruppen anser det ändamålsenligt att — såsom förordats i prop. 1963: 91 angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m. — typbesiktningen ligger kvar hos statens bilinspektion även då andra former av besiktning överföres till Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Typbesiktningens verksamheten bör koncentreras till en enda ort och ett enda förrättningsställe. Härigenom skapas de bästa betingelserna för en enhetlig bedömning av fordonen. Såsom besiktningssort förordar arbetsgruppen Stockholm. Eftersom övervägande antalet typbesiktningar f. n. utföres i Stockholm, uppstår endast i ett relativt begränsat antal fall ökade besvär i form av längre väg till besiktningssället. Någon formell bundenhet till besiktningssället bör ej ifrågakomma. Om det anses lämpligt att vissa kontrollåtgärder vidtages å annan ort eller plats — exempelvis i biltillverkarens lokaler — bör hinder härför icke föreligga. Vidare bör utomstående institutioner, provningsanstalter, forskare och specialister anlitas för specialundersökningar i den mån detta visar sig ändamålsenligt.

*Besiktningsspersonalen.* En förutsättning för att typbesiktning skall kunna utföras tillförlitligt är att erforderlig personal avdelas för ändamålet. Arbetsgruppen har funnit att det behövs tio befattningshavare för en effektivare typbesiktning. Därutöver erfordras två personer för handräckning.

Arbetsgruppen konstaterar, att en anordning med ett särskilt arbetslag, som enbart har till uppgift att ombesörja typbesiktning, är mindre lämplig bl. a. med hänsyn till säsongvariationerna i fråga om antalet typbesiktningar.

Det är vidare av vikt att personalen får möjlighet att hämta erfarenheter från närliggande verksamhetsområden, vilket kan ske bl. a. i samband med kontrollen över verksamheten vid bilprovningssbolagets inspektionsanstalter.

Vidare bör garantier skapas för att besiktningsspersonalen besitter erforderliga kvalifikationer. Rätten att utfärda typbesiktningssinstrument anser arbetsgruppen böra förbehållas två av bilinspektionens främsta befattningshavare. Om det efter omorganisationen kommer att finnas en chef och en ställföreträdande chef på besiktningssättet, bör dessa enligt arbetsgruppen ha ansvaret för besiktningssverksamheten. Det är angeläget att löneställningen för dessa tjänster blir attraktiv för personer med kvalificerad teknisk utbildning och omfattande praktisk erfarenhet av fordonskontroll. Även övrig typbesiktningsspersonal måste vara väl kvalificerad och bör med undantag av handräckningsmanskap uppfylla nuvarande krav för tjänst som bilinspektör.

*Typbesiktningens omfattning.* För närvarande är typbesiktning den helt dominerande besiktningssformen för personbilar och motocyklar. Jämväl i fråga om traktorer och släpvagnar tillämpas typbesiktning i stor utsträckning. Större lastbilar åter är ofta föremål för registreringsbesiktning. Detta beror på att karosseriet oftast är specialbyggt och att de serietillverkade chassierna får varierande påbyggnader, vilket utesluter typbesiktningssförfarande. Olägenheterna härav kan elimineras genom att någon form av typbesiktning av chassier införes. Göres sådan besiktning obligatorisk, kan emellertid vissa praktiska svårigheter icke undvikas. Vid valfrihet mellan typ- och registreringsbesiktning av chassier torde det dock finnas anledning räkna med att typbesiktningar kommer att utnyttjas i stor omfattning. Ätminstone till en början bör därför enligt arbetsgruppen denna besiktningssform inte göras obligatorisk.

Eftersom typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon kan underlätta såväl typbesiktning som andra former av besiktning, har arbetsgruppen även berört denna fråga. Härvid framhålles att en successiv utökning av antalet fordonsdelar, för vilka typgodkännande bör vara obligatoriskt, torde framstå som önskvärd. Arbetsgruppen finner det därför lämpligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen undersöker vilka fordonsdelar, som bör omfattas av ett krav på typgodkännande, och att styrelsen gör anmälan härom till kommunikationsdepartementet.

Som komplettering till förslagen om effektivare typbesiktning bör enligt arbetsgruppen åtgärder vidtagas så att även registreringsbesiktningarna utföres mera omsorgsfullt. Man torde eljest ej kunna bortse från riskerna av att mera tvivelaktiga fordonstyper undandragas en effektiv typbesiktning genom att inställas för en mera summarisk registreringsbesiktning.

*Typbesiktningsförrättningen, teknisk utrustning m. m.* Arbetsgruppen anför, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör utfärda närmare föreskrifter rörande sättet för typbesiktningsförrättningarnas genomförande. En mera omfattande redovisning av fordonsdata bör enligt utredningen förekomma i såväl typbesiktningsanmälan som typbesiktningsinstrument och typintyg. Formuläret för typbesiktningsanmälan bör därför omarbetas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som tillika bör upprätta förslag över vilka nya uppgifter som skall intagas i typbesiktningsinstrument och typintyg.

Vidare har arbetsgruppen redovisat de kontrollmoment, som ansetts regelmässigt böra förekomma vid typbesiktning. Synpunkter har lämnats på hur vägning och uppmätning av fordonet m. m. bör tillgå samt hur kontroll bör utföras av elektrisk utrustning, reflexanordningar, styrinrättning, avgassystem, bromsar, ram, axlar, hjul, däck, karosseri och draganordning.

Arbetsgruppen har vidare lämnat förslag till teknisk utrustning för en mera omfattande typbesiktning. Kostnaderna för anskaffning av föreslagen apparatur har beräknats till sammanlagt ca 488 000 kr., varav 200 000 kr. avser en klimatkammare.

*Finansieringen.* Arbetsgruppen erinrar om att från och med den 1 januari 1965 kontrollbesiktning och registreringsbesiktning kommer att ske mot avgift och förordar att avgift skall utgå jämväl för typbesiktning. Typbesiktning i den förutsatta mera noggranna formen blir väsentligt kostsammare än andra besiktningsförrättningar. Principen för avgiftsbeläggningen bör vara, att avgifterna beräknas på grundval av de kostnader, som besiktningen förorsakar.

*Kontroll av typbesiktningsföreskrifternas efterlevnad.* Enligt nuvarande ordning väljer den som begär typbesiktning själv ut det fordonsexemplar, som skall besiktigas. Med hänsyn till vissa praktiska problem har arbetsgruppen funnit det icke vara lämpligt att överlämna åt typbesiktningspersonalen att välja ut det fordon som skall typbesiktigas. Däremot förordar arbetsgruppen en sådan författningsändring att besiktningspersonalen gives möjlighet att, sedan fordon typbesiktigats, hos tillverkare av typfordon eller agent för sådan tillverkare begära att ytterligare ett eller flera fordon av samma typ tillhandahålles för kontroll.

*Konsumentupplysning rörande motorfordon.* Arbetsgruppen har diskuterat möjligheterna till och lämpligheten av att utnyttja de data, som kan väntas komma fram vid en effektiv typbesiktning, såsom underlag för någon form av konsumentupplysning. Motorfordonen tillhör den typ av varor beträffande vilka konsumenterna har ett särskilt behov av upplysning och de mycket omfattande investeringarna i motorfordon — omkring två miljarder kronor per år — gör det enligt arbetsgruppen till en angelägen samhällsuppgift att verka för en objektiv konsumentupplysning. Redan en mer omfattande redovisning av besiktningensresultaten i besiktningssinstrument och typintyg bör enligt arbetsgruppen vara ägnad att främja denna verksamhet.

Arbetsgruppen har skisserat vissa möjligheter till en mera direkt statlig medverkan till att besiktningensresultaten tillhandahålles allmänheten i korrekt och lättillgänglig form. Därutöver har arbetsgruppen prövat förutsättningarna för ett mera omfattande och uttömmande konsumentupplysningsförfarande, där typbesiktningensresultaten visserligen får tjäna som underlag, men där det efter vidare undersökningar göres en mera komplett redovisning av skilda fordonstyper, innefattande jämväl uppgifter som ej intagas i typbesiktningssinstrument och typintyg.

Arbetsgruppen konstaterar med hänvisning till en av varudeklarationsnämnden föreslagen preliminär undersökning att det är möjligt att tillämpa varudeklaration även på motorfordon och att därför anledning finnes förutsätta att även andra former av mera omfattande konsumentupplysning är möjliga att genomföra.

Avslutningsvis anför arbetsgruppen att det närmare ställningstagandet till spørsmålet om ett mera aktivt deltagande från statens sida i upplysningsverksamhet angående motorfordon och om formerna för sådan verksamhet kräver ytterligare undersökningar, som icke faller inom ramen för arbetsgruppens uppdrag, men som arbetsgruppen förordar bör komma till stånd.

### *Yttranden*

De framförda förslagen rörande *typbesiktning* har som helhet rönt ett gynnsamt mottagande bland remissinstanserna.

*Statens trafiksäkerhetsråd* anser det angeläget från trafiksäkerhetssynpunkt, att förslagen beaktas vad gäller såväl behovet av ingående reglering av besiktningförfarandet som önskemålen angående personal och utrustning m. m. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att allmänheten har rätt att fordra att typbesiktning ej endast är en formell förrättning för att fastställa bilskatt m. m. utan att den innebär en ingående teknisk granskning av fordonet. *NTF* anför, att bilindustrin numera genomför omfattande egna provningar av nya bilmodeller men att man icke helt kan bortse från att konkurrensen kan leda till att bilföretagarna i något eller några avseenden av ekonomiska eller försäljningspsykologiska skäl väljer



konstruktiva lösningar som icke är helt förenliga med kravet på hästa möjliga trafiksäkerhetsegenskaper hos fordonen. *Svenska bilförsäkringsföreningen* anser, att arbetsgruppens förslag är en logisk följd av beslutet om att införa säkerhetsinspektion. *Svenska teknologföreningen* ifrågasätter om inte typbesiktning av personbilar och lätta lastbilar bör krävas för att fordonen över huvud taget skall få försäljas.

I ett par yttranden spåras viss tveksamhet rörande värdet från trafik-säkerhetssynpunkt av en effektivare typbesiktning. Längst i detta hänseende går *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, som hävdar att den kritik av nuvarande typbesiktningförfarande, som arbetsgruppen redovisat, inte synes i och för sig motivera mer genomgripande åtgärder. Föreningen kan ej finna att arbetsgruppens farhågor för att undermåliga bilar skall saluföras är berättigade. Då det är uppenbart, att nuvarande resurser är klart otillräckliga, vill föreningen dock icke motsätta sig att statens bilinspektion ges ökade resurser för typbesiktningens verksamheten.

Förslaget att statens bilinspektion även fortsättningsvis skall svara för typbesiktningarna tillstyrkes eller lämnas utan erinran av samtliga remissorgan med undantag av *Svenska teknologföreningen*, som förordar att verksamheten med typbesiktning organiseras såsom tillhörande och direkt underordnad väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå samt *överståthållarämbetet* som finner det värt att övervägas att förlägga typbesiktningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Arbetsgruppens förslag att typbesiktningen bör koncentreras till Stockholm har endast i ett par yttranden mött någon gensaga. Fördelarna med ett sådant arrangemang har påpekats av bl. a. *statskontoret*, *överståthållarämbetet*, *Svenska polisförbundet* och *Kooperativa förbundet*. Från skilda håll har understrukits vikten av att kunna vidtaga kontrollåtgärder å annan plats eller ort. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ifrågasätter sålunda om inte typbesiktningens personal borde stationeras vid några med hänsyn till fordonsindustriens lokalisering lämpliga bilinspektioner utom Stockholm. Denna personal borde även ges befogenheter att utföra kompletterande typbesiktningar som kan påkallas på grund av oväsentliga ändringar av tidigare typbesiktigade fordon. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser, att största hänsyn bör tagas till bilindustriens önskemål i fråga om besiktningens förrättnings lokalisering. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* finner det med hänsyn till bilfabrikanterna i Göteborg och Trollhättan synnerligen olyckligt med en fullständig centralisering av typbesiktningarna till Stockholm och anser därför, att särskilt förrättningsställe bör upprättas i Göteborg.

Arbetsgruppens ställningstaganden till spörsmålet om behovet av besiktningens personal för typbesiktning och denna personals kvalifikationer har i huvudsak vunnit gehör bland de remissinstanser som uttalat sig härom.

*Statskontoret* understryker lämpligheten av att frågor om personalförstärkning för typbesiktningsverksamheten prövas i samband med översyn av bilinspektionens totala personalbehov. *Riksrevisionsverket* ifrågasätter om inte uppbyggnaden av en typbesiktningsorganisation bör ske successivt.

*Svenska teknologföreningen*, som hävdar att chefstjänstemännen för typbesiktningen bör vara högskoleingenjörer med fordonsteknisk utbildning och erfarenhet, vänder sig mot förslaget att besiktningspersonalen med hänsyn till typbesiktningens säsongbetonade karaktär bör sysselsättas jämväl med andra uppgifter. Om typbesiktningen skall bli effektiv bör en viss del av personalen uteslutande ägna sig åt hithörande problem. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* anser, att den personal, som i huvudsak avses för arbete med typbesiktningar, vid vissa tider på året kan behöva sysselsättas med annat arbete. Detta kan med fördel inriktas på kontrollen över verksamheten vid anstalterna för säkerhetsinspektion, vilket kan väntas tillföra besiktningspersonalen värdefulla kunskaper om de påfrestningar och den förslitning som fordonen undergår i trafiken.

I likhet med arbetsgruppen har remissorganen över lag ansett typbesiktning i fråga om chassier böra införas. Arbetsgruppens förslag att denna form av besiktning åtminstone tills vidare bör vara frivillig har endast i ett par fall mött invändningar.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* liksom *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser sålunda, att chassibesiktning bör göras obligatorisk. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hävdar att typbesiktning av chassier kan leda till större vinster från trafiksäkerhetssynpunkt än vad den föreslagna effektivare typbesiktningen av personbilar kan väntas medföra.

Vad arbetsgruppen anfört om typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon har i huvudsak biträtts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ställer sig tveklöst positiv till att krav på typgodkännande av olika fordonsdelar uppställs i ökad omfattning. Styrelsen uttalar vidare, att den besiktning av mopeder som nu sker i samråd med statens provningsanstalt bör överflyttas till den planerade typbesiktningsmyndigheten. *Automobilbesiktningsmännens förening* anför, att typgodkännande av utrustningsdetaljer i ej ringa utsträckning kan underlätta typbesiktning och även göra ett betydande antal registreringsbesiktningar överflödiga. Liknande tankegångar redovisas även av *Motorbranschens riksförbund*.

Den av arbetsgruppen lämnade redovisningen över kontrollåtgärder, som ansetts regelmässigt böra förekomma vid typbesiktning, har i huvudsak biträtts av remissorganen.

Arbetsgruppens förslag angående den tekniska utrustningen har likale-

des i huvudsak godtagits. *Statskontoret* ifrågasätter dock om behov föreligger av en så kostnadskrävande utrustning som arbetsgruppen redovisat. Ämbetsverket erinrar bl. a. om att klimatkammare nyligen uppförts vid försvarets forskningsanstalt. Möjligheterna att i vart fall övergångsvis anlita denna kammare för bilinspektionens räkning bör undersökas.

I huvudparten av remissyttrandena har förslaget om avgifter tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Svenska transportarbetareförbundet* finner det följdriktigt, att även typbesiktningen avgiftsbelägges och att avgifterna beräknas på grundval av de därmed förenade kostnaderna. *Riksrevisionsverket* framhåller, att det ur administrativa synpunkter är angeläget att avgiften för typbesiktningsförrättning sättes till ett enhetsbelopp, oavsett tidsåtgången, samt att beloppet sättes så högt att det täcker samtliga besiktningsorganisationens kostnader. För den särskilda kontroll av ytterligare ett eller flera fordon, som föreslagits skola kunna äga rum sedan typbesiktning skett, torde särskild avgift icke böra ifrågakomma.

I några yttranden uttalas farhågor för alltför höga besiktningsavgifter. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* anser, att typbesiktningsavgifterna principiellt skall fastställas på grundval av de löpande kostnader som typbesiktningsverksamheten förorsakar men att den för verksamheten behövliga investeringen bör bestridas med bilskattemedel. Liknande tankegångar framföres av *Svenska droskbilägareförbundet*. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller, att avgifterna bör hållas så låga som möjligt, eftersom man bör främja strävandena att öka antalet typbesiktningar och så långt möjligt reducera antalet registreringsbesiktningar.

Arbetsgruppens förslag i fråga om kontroll av att typföreskrifterna efterlevs har inte mött någon erinran. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* tillstyrker att rutinmässig stickprovskontroll sker av typbesiktigade fordonmodeller. *Statens trafiksäkerhetsråd*, *statens konsumentråd*, *statens institut för konsumentfrågor*, *Automobilbesiktningsmännens förening* och *Svenska transportarbetareförbundet* förordar sådan ändring av nuvarande ordning, att besiktningsman berättigas att själv välja ut fordonsexemplar för typbesiktning. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller, att det inte torde vara praktiskt möjligt att vid alla typbesiktningstillfällen ur ett större antal fordon välja ut vissa som skulle bli föremål för kontroll. Besiktningspersonalen bör emellertid givas befogenhet att tillgripa ett sådant förfarande i de fall det kan anses vara påkallat och möjligt. Styrelsen understryker vikten av att föreskrifter utfärdas, som ger besiktningspersonalen rätt att icke bara hos tillverkare eller generalagent utan jämväl hos återförsäljare taga ut fordon för stickprovskontroll.

Vad arbetsgruppen anfört angående behovet av *konsumentupplysning* rörande motorfordon har vunnit anslutning från remissorganens sida.

Värdet av en statlig medverkan till en objektiv och saklig konsumentupplysning har understrukits av ett stort antal remissinstanser, bl. a. *ombudsmannaämbetet för näringsfrihetsfrågor, länsstyrelserna i Södermanlands, Malmöhus och Örebro län, NTF, Tjänstemännens centralorganisation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska bilförsäkringsföreningen, Handelsanställdas förbund och statskontoret*. Statskontoret anför att en dylik upplysning, grundad på besiktningens resultat i besiktningens instrument och typintyg, kommer att utgöra ett värdefullt komplement till den upplysningsverksamhet som bedrivs från motororganisationernas sida. *Åkeriföretagarnas centralförening* framför uppfattningen, att en mera omfattande konsumentupplysning är angelägen inte enbart i fråga om personbilar utan även beträffande lastbilar, och *statens trafiksäkerhetsråd* finner det från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt med en i statlig regi bedriven upplysningsverksamhet även beträffande andra fordon än motorfordon, exempelvis släpfordon och husvagnar. *Statens pris- och kartellnämnd* anser, att även möjligheterna till konsumentupplysning rörande reservdelar och tillbehör bör uppmärksammas.

Endast ett par remissorgan har ställt sig tveksamma till ett statligt engagemang för en mera omfattande konsumentupplysning. *Svenska metallindustriarbetareförbundet* finner att först sedan erfarenhet vunnits genom det utvidgade besiktningssystemet frågan om statlig konsumenthjälp bör bli föremål för behandling. Liknande synpunkter framföres även av *Svenska transportarbetareförbundet*. *Kommerskollegium* uttalar att typbesiktningens verksamheten uppenbarligen är ägnad att underlätta en vederhäftig konsumentupplysning men anser att staten icke bör medverka i detta hänseende.

## II. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsframställningar

I skrivelse den 30 augusti 1963 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om anslag för statens bilinspektions verksamhet under budgetåret 1964/65.

Under hänvisning till beslutade och förväntade ändringar av arbetsuppgifterna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för statens bilinspektions verksamhet under budgetåret 1964/65 hemställt om i huvudsak oförändrade anslag.

Som komplettering till förenämnda anslagsframställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med skrivelse den 21 november 1963 överlämnat en promemoria rörande anslag för statens bilinspektion för budgetåret 1964/65. I promemorian anföres i huvudsak följande.

Ökningen av antalet förrättningar vid bilinspektionen under år 1962 utgjorde ca 7,2 % medan personalökningen motsvarade ca 4,8 % för år räknat. Utvecklingen av verksamheten vid statens bilinspektion under åren 1956—1962 framgår av följande sammanställning över antalet utförda för-

År	Registreringsbesiktning	Kontrollbesiktning föranledd av		Lämplighet	Typbesiktning	Körkort	Trafikkort	Prov med lärare o. instr.
		flyg. insp.	annan orsak					
1956	46 712	26 457	41 494	15 136	368	179 418	13 866	883
1957	41 787	27 120	46 176	10 685	493	183 690	13 698	670
1958	42 496	28 832	39 024	4 728	459	176 962	12 583	725
1959	50 113	34 782	37 574	3 480	466	160 884	13 480	452
1960	52 224	38 030	40 420	3 216	354	162 050	14 285	405
1961	60 800	41 451	41 144	8 995	475	179 233	13 820	691
1962	63 702	45 872	40 988	22 356	441	183 868	13 791	665
1963	72 216	50 656	41 759	11 177	529	187 057	14 476	728

rättningar. Under hand har från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtats uppgifter om antalet utförda förrättningar under år 1963.

Ökningen i förrättningsantalet har till en del möjliggjorts genom att särskilda medel ställts till styrelsens förfogande för anlitande av tillfällig personal och utförande av s. k. särskilda förrättningar.

Knappheten på personal har medfört att det icke varit möjligt att i full utsträckning återupptaga sådana arbetsuppgifter, som måst eftersättas för den löpande verksamheten, såsom t. ex. inspektion av körskolor, utbildning av polismän i flygande inspektion samt fortbildningsverksamhet för bilinspektionens egen personal.

Bilinspektionens verksamhet under budgetåret 1964/65 kommer att påverkas av att inspektionens befattning med registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar från och med den 1 januari 1965 överföres till det för säkerhetsinspektion av fordon särskilt bildade bolaget. Av nuvarande arbetsuppgifter kommer därefter inom bilinspektionens arbetsområde att kvarstå typbesiktning, förarprov för körkort och trafik kort, prov med körskolepersonal, inspektion av körskolor, utbildning av polismän i flygande inspektion samt utbildning av militära besiktningsmän, varjämte ställningen som remissmyndighet bibehålles.

I en inom styrelsen verkställd utredning om bilinspektionens arbetsuppgifter, organisation m. m. har bl. a. gjorts en beräkning av personalbehovet för de av bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter, som kommer att bibehållas vid bilinspektionen efter den 1 januari 1965. Fortbildningen av personalen blir ännu mera nödvändig sedan besiktningsverksamheten överförs till Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Då bilinspektörerna icke längre kommer att delta i det praktiska besiktningsarbetet, minskas i väsentlig mån deras möjligheter att följa den snabba utvecklingen inom fordonsområdet. Detta innebär en avsevärd nackdel, eftersom bilinspektionen kommer att bibehålla vissa kvalificerade tekniska uppgifter. Med hänsyn till normal frånvarofrekvens och fortbildningsbehovet erfordras ytterligare ett antal besiktningsmän.

Utvecklingen beträffande förarproven visar, att det torde vara befogat att räkna med en årlig ökning av antalet förarprov med minst 10 000 under de närmaste åren, vilket innebär ett ökat personalbehov av ca fyra besiktningmän per år.

Ovissheten rörande de arbetsuppgifter, som kommer att åläggas bilinspektionen utöver befintliga arbetsuppgifter, medför, att styrelsen nu saknar möjlighet att bedöma såväl det totala behovet av personal som frågan om en eventuellt ändrad organisation av bilinspektionen och därmed sammanhängande problem. Den framtida organisationen kommer givetvis också att bli avhängig de beslut, som bilförarutredningens förslag kan komma att föranleda. I avvaktan på att bilinspektionens framtida arbetsuppgifter och deras omfattning skall klarläggas synes sålunda någon organisationsändring tills vidare icke böra företagas och icke heller någon reduktion av nu utgående avlöningsanslag ske.

Ifråga om vissa tjänster inom bilinspektionen vill dock styrelsen oberoende härav framföra vissa synpunkter. Från och med den 1 juli 1962 inrättades bl. a. befattningar avsedda uteslutande för körkortsprov. Innehavarna av dessa tjänster bör ha kvalifikationer, som minst motsvarar lärares vid körskola. Rekryteringen har också huvudsakligen skett från denna kategori. Tjänsterna är f. n. placerade i Ae 13. Då denna lönegradsplacement som regel är lägre än den, som gäller för lärarpersonal vid körskola, är en höjning av begynnelselönen erforderlig. Därest bilinspektionen tilldelas anslag i enlighet med styrelsens hemställan i petita den 30 augusti 1963, synes möjlighet föreligga att verkställa sådan lönereglering inom ramen för tillgängliga medel. Ifråga om behovet av kontorspersonal torde med hänsyn till spridningen av personalen på de olika stationsorterna bortfallet av besiktningarna endast i ringa mån komma att påverka nuvarande personalstyrka.

För att kunna anställa tillfällig personal och utföra särskilda förrättningar under perioder då förrättningsstillströmningen förorsakar onormala väntetider föreslås att särskilda medel ställes till styrelsens förfogande även för nästa budgetår. För den utbildning av personal för Aktiebolaget Svensk Bilprovningens räkning, som ålagts bilinspektionen under år 1964, kommer ett större antal bilinspektörer att tagas i anspråk. Viss kompensation har dock givits genom att bolaget placerat ett antal föreståndaraspiranter till tjänstgöring hos bilinspektionen under året. Dessa befattningshavare kan emellertid endast verkställa besiktningar, vilket medför att personalen för körkortsprovning under den tid, då tillströmningen av förrättningsökande är störst, blir otillräcklig. Förrättningar på kvällstid och anlåtande av tillfällig personal torde därför behöva tillgripas i väsentlig omfattning under andra halvåret 1964, varför anslagsposten Avlöningar till tillfällig personal m. m. torde böra uppföras med oförändrat belopp av 140 000 kr. Då det är troligt, att bilprovningbolaget kommer att övertaga

bilinspektionens lokaler synes det bli erforderligt för bilinspektionen att erhålla andra lokaler med därav följande flyttningskostnader. Flyttning kan bli aktuell på ca tio stationsorter.

Under hänvisning till vad som anförts rörande anslaget till avlöningar till statens bilinspektion för budgetåret 1964/65 synes jämväl omkostnadsanslaget böra upptagas till oförändrat belopp.

### **III. Departementschefen**

Undersökningar, som utförts under senare år, pekar på att brister hos fordonen i väsentligt större utsträckning än man tidigare antagit utgör orsak eller bidragande orsak till trafikolyckor. Förhållandet har föranlett bl. a., att statsmakterna vidtagit en rad åtgärder i syfte att åstadkomma en effektivare fordonskontroll. Bland dessa kan i sammanhanget nämnas beslutet att införa allmän obligatorisk fordonskontroll från och med den 1 januari 1965 för att förhindra att bristfälliga äldre fordon framföres i trafiken. Vidare har i vägtrafikförordningen införts föreskrifter, som från och med den 1 januari 1964 ger besiktningsman rätt att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare.

Nya motorfordon, traktorer och släpfordon får ej tagas i bruk förrän de besiktigats. Härigenom avser man att förhindra att i trafiken kommer ut fordon, som redan från början företer brister eller är så konstruerade att felaktigheter kan befaras uppstå. Besiktning av nya fordon sker genom registreringsbesiktning eller typbesiktning. Av dessa båda former är typbesiktningen den i praktiken avgjort betydelsefullaste. Det är därför utomordentligt viktigt att denna form av kontroll får en sådan utformning att den fyller högt ställda krav på effektivitet.

Som ett led i strävandena att åstadkomma en bättre fordonskontroll uppdrog jag åt en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet att överse nuvarande former för typbesiktning. I en i juli 1963 avlämnad promemoria anför arbetsgruppen, att starka skäl talar för att åtgärder vidtages för att den typbesiktning, som enligt gällande bestämmelser skall förekomma, utföres i sådana former att betryggande garanti skapas för att nya fordonstyper uppfyller de fordringar som bör gälla bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt.

Arbetsgruppen föreslår i likhet med vad som uttalats i propositionen angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m. att typbesiktningen bör ligga kvar hos statens bilinspektion. Typbesiktningen bör koncentreras till ett enda förrättningsställe, beläget i Stockholm, eftersom det övervägande antalet typbesiktningar redan utföres där. Någon formell bundenhet till besiktningsstället bör emellertid icke komma ifråga. Personalbehovet för att åstadkomma en effektivare typbesiktning beräknas till tio befatt-

ningshavare. Härjämte kräves två personer för handräckning. Rätten att utfärda besiktninginstrument bör förbehållas två befattningshavare vid bilinspektionen, vilka bör ha kvalificerad teknisk utbildning och omfattande praktisk erfarenhet av fordonskontroll. Övrig typbesiktningpersonal — med undantag av handräckningspersonalen — bör uppfylla de kompetenskrav som gäller för tjänst som bilinspektör.

Vidare föreslås, att typbesiktning skall kunna ske jämväl beträffande chassier. Till en början bör emellertid denna besiktning ej vara obligatorisk. Härjämte förordas att typgodkännande göres obligatoriskt för ett större antal fordonsdelar än vad nu är fallet. — För anskaffning av utrustning för typbesiktningen beräknas ca 488 000 kr., varav 200 000 kr. avser en klimatkammare. Vidare föreslår arbetsgruppen, att avgift skall utgå för typbesiktning. Avgiftens storlek bör beräknas på grundval av kostnaderna för besiktningens verksamhet. För att underlätta kontrollen av typbesiktning föreskrifternas efterlevnad föreslås att, sedan fordon besiktigats, besiktningpersonalen gives möjlighet att hos tillverkare eller agent för sådan tillverkare begära att ytterligare ett eller flera fordon av samma typ tillhandahållas för kontroll.

Remissorganen har så gott som undantagslöst ställt sig positiva till vad arbetsgruppen anfört om behovet av en effektivare typbesiktning. Även för egen del anser jag att kontrollen av nya fordon bör intensifieras från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt.

Arbetsgruppens förslag att typbesiktningen även fortsättningsvis skall handhavas av statens bilinspektion och koncentreras till Stockholm föranleder ingen erinran från min sida. Reformen förutsätter viss ändring i vägtrafikkungörelsen, vartill jag senare torde få framlägga förslag för Kungl. Maj:t.

I ett par remissyttranden har uttalats vissa farhågor för den föreslagna centraliseringen till Stockholm och i något fall har förordats ett fast typbesiktningställe även i Göteborg. Den omständigheten att Stockholm blir enda ort med särskilt typbesiktningställe behöver emellertid enligt min mening inte medföra att alla typbesiktningar utföres i Stockholm. Jag delar därför den i promemorian uttalade uppfattningen, att någon formell bundenhet till besiktningstället ej bör komma ifråga. Några allvarliga praktiska problem behöver sålunda inte befaras för bl. a. bilindustrin i Västsverige. Till arbetsgruppens förslag rörande personal för typbesiktningens verksamhet återkommer jag i det följande i samband med mina överväganden rörande personalbehovet och organisationen av statens bilinspektion i dess helhet.

Arbetsgruppens förslag om att typbesiktning jämväl skall kunna avse enbart chassi har genomgående vunnit anslutning bland de remissorgan som särskilt behandlat detta spörsmål. Några remissinstanser har emellertid föreslagit att sådan typbesiktning av chassi skall vara obligatorisk. Jag biträ-



der arbetsgruppens förslag att till en början frivillig typbesiktning av chassier bör komma till stånd. Det ankommer på Kungl. Maj:t att senare utfärda bestämmelser i detta avseende.

I likhet med arbetsgruppen anser jag det önskvärt med en successiv utökning av antalet fordonsdelar, för vilka typgodkännande bör vara obligatoriskt. Jag ämnar föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fortlöpande följa denna fråga och inkomma med de förslag till åtgärder, som styrelsen finner lämpliga.

Arbetsgruppens redovisning av de kontrollmoment som bör ingå i typbesiktning föranleder ingen erinran från min sida. Vad arbetsgruppen anfört om ändring av innehållet i typbesiktningssinstrument och typintyg synes mig böra beaktas. Det är min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att inkomma med förslag i detta hänseende. Mot förslaget rörande teknisk utrustning har jag intet att invända. Anskaffning av klimatkammare torde dock böra anstå tills vidare. Kostnaden för ny utrustning kan därför begränsas till 225 000 kr.

Med hänsyn till att kontroll- och registreringsbesiktning kommer att avgiftsbeläggas från och med den 1 januari 1965 finner jag det i likhet med arbetsgruppen följdriktigt att avgift utgår också för typbesiktning och att avgiften grundas på de med denna besiktningens verksamhet förenade kostnaderna.

Eftersom arbetsgruppens förslag ifråga om kontroll av att typbesiktningsskrifterna efterleves är ägnat att i allt väsentligt eliminera nuvarande nackdelar av att besiktningens beställaren själv väljer ut typfordon, anser jag mig kunna ansluta mig till arbetsgruppens förslag. I den mån besiktningens beställaren redan vid besiktningstillfället har ett större antal fordon av aktuell typ i lager leder förslagets genomförande till att besiktningens personalen genast efter verkställd typbesiktning äger rätt att för efterkontroll uttaga ytterligare fordon. Av praktiska skäl torde efterkontrollen i många fall kunna koncentreras till fordonsdetaljer m. m. beträffande vilka särskild risk för avvikelser erfarenhetsmässigt är för handen. Kontrollen bör gälla fordon hos tillverkare eller generalagent. Jag torde senare för Kungl. Maj:t få framlägga förslag till bestämmelser härom i vägtrafik-kungörelsen.

I anslutning till vad jag nu anfört rörande en effektivare typbesiktning vill jag kortfattat beröra det av arbetsgruppen behandlade spørsmålet om konsumentupplysning rörande motorfordon.

Praktiskt taget alla remissinstanserna har funnit det mycket värdefullt med en omfattande, av branschintressen opåverkad konsumentupplysning angående motorfordon. För egen del vill jag betona värdet av sådan upplysningsverksamhet såväl av trafiksäkerhetsskäl som från samhällsekonomiska synpunkter. Med hänsyn till det stora antalet biltyper som salu-

föres i vårt land är det särskilt betydelsefullt att den som avser att köpa en bil får god vägledning att finna den för honom lämpligaste fordonstypen.

Vad arbetsgruppen anfört i denna fråga har övertygat mig om att möjligheter föreligger att i en eller annan form åstadkomma viss konsumentupplysning rörande motorfordon. I likhet med arbetsgruppen anser jag ytterligare undersökningar böra ske av frågan om ett mer aktivt deltagande från statens sida i upplysningsverksamhet angående motorfordon och om formerna för sådan verksamhet. Jag ansluter mig till den av ett stort antal remissorgan uttalade uppfattningen att sådana undersökningar bör komma till stånd. Frågan torde emellertid få behandlas i annat lämpligt sammanhang.

Om sålunda frågan om det allmännas engagemang beträffande konsumentupplysning rörande motorfordon kan få sin slutliga lösning först efter ytterligare utredningar, kan likväl en av typbesiktningens effektivisering betingad mera omfattande uppgiftsredovisning i typbesiktningens instrument och typintyg omedelbart utnyttjas för olika former av upplysningsverksamhet.

Härefter övergår jag till att behandla frågan om statens bilinspektions framtida arbetsuppgifter och organisation.

I samband med införande av allmän periodisk fordonskontroll fr. o. m. den 1 januari 1965 kommer vissa av statens bilinspektions nuvarande uppgifter att överföras till det för inspektionsverksamheten särskilt bildade Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Den särskilt tillkallade arbetsgruppen för fråga om säkerhetsinspektion har i januari 1964 avlämnat en promemoria angående författningsförslag m. m. rörande säkerhetsinspektion av vissa motorfordon. I promemorian lämnas en redogörelse för de besiktningar som skall överföras till bolaget från statens bilinspektion. Förslaget innebär i enlighet med de riktlinjer som angivits i principbeslutet om säkerhetsinspektion att i fråga om besiktning endast typbesiktning blir kvar hos statens bilinspektion. Promemorian har remitterats till ett stort antal myndigheter och organisationer. Remissbehandlingen har nyligen avslutats och beredningen av ärendet pågår inom departementet. Det är min avsikt att inom kort föreslå Kungl. Maj:t att framlägga förslag för riksdagen rörande författningsändringar m. m. i anledning av promemorian.

Bilinspektionens huvudsakligaste uppgifter kommer fr. o. m. den 1 januari 1965 att avse typbesiktning, förarprov, prov med körskolepersonal samt kontroll över körskolor. Vidare kommer inspektionen att utföra flygande inspektion, undersökning av att fordon och godsbehållare för internationell godsbefordran uppfyller gällande tullbestämmelser (TIR) samt värdering av fordon m. m. på begäran av annan myndighet. Bilinspektionen skall även efter framställning av polismyndighet biträda med tekniska undersökningar av i trafikolyckor inblandade fordon i första hand när det gäller

undersökning direkt på olycksplatsen. Statens bilinspektion kommer även fortsättningsvis att utbilda såväl egen personal som polismän för flygande inspektion och militära besiktningsmän. Bilinspektionen skall vidare vara remissinstans i vissa frågor samt handlägga ärenden rörande invalidfordon och handha viss upplysande och konsulterande verksamhet. Som jag förut nämnt har fr. o. m. den 1 januari 1964 införts bestämmelser rörande kontroll över handeln med begagnade bilar. Samtidigt har besiktningsman tillagts rätt att företaga inspektion av begagnat motordrivet fordon eller släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare. Denna verksamhet bör i fortsättningen kvarbliva hos statens bilinspektion. Slutligen kommer statens bilinspektion att få vissa uppgifter i samband med kontrollen över Aktiebolaget Svensk Bilprovnings besiktningsstationer.

I det föregående har jag förordat att typbesiktningarna avgiftsbelägges och att kostnaderna för den verksamhet, som sammanhänger med dessa besiktningar, i princip bör täckas av inflytande förrättningsavgifter. För närvarande utgår avgift för förarprov och prov med körskolepersonal. Dessa avgifter tillföres riksstatens inkomsttitel Förrättningsavgifter vid statens bilinspektion. Enligt min mening bör i princip även dessa avgifter i fortsättningen täcka kostnaderna för förarprovningen och därmed sammanhängande uppgifter. Från redovisningstekniska synpunkter torde det vara ändamålsenligt att betrakta dessa delar av bilinspektionens arbetsuppgifter som uppdragsverksamhet. Jag förordar på grund härav att verksamheten inom statens bilinspektion fr. o. m. den 1 januari 1965 organiseras på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet. För väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innebär detta större möjligheter att smidigt anpassa personalresurserna efter förändringarna i arbetsvolymen. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om avgifterna. Till den allmänna verksamheten bör i princip hänföras uppgifterna i samband med flygande inspektion, kontroll av handeln med begagnade fordon, TIR, teknisk undersökning av trafikskadade bilar, värdering av fordon, viss del av tillsynen över körskolor, tillsyn över Aktiebolaget Svensk Bilprovning, invalid- och remissärenden samt viss del av den upplysande och konsulterande verksamheten, medan verksamheten i övrigt torde bära hänföras till uppdragsverksamhet.

Beträffande personalbehovet i den nya organisationen vill jag anföra följande.

För närvarande är statens bilinspektion organiserad på femton distrikt. Enligt min mening bör i förevarande sammanhang någon ändring icke vidtagas i nuvarande distriktsindelning. Slutlig ställning i denna fråga bör tagas först sedan bilförarutredningen framlagt sina förslag, eftersom de spörsmål som utredningen har att överväga kan komma att beröra även organisationsfrågor inom bilinspektionen.

Jag övergår härefter att behandla det framtida personalbehovet vid sta-

tens bilinspektion. Beräkningen av såväl det totala personalbehovet som personalens fördelning på tekniska och icke tekniska uppgifter har skett efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Genom att en stor del av bilinspektionens nuvarande uppgifter i samband med fordonskontrollen överföres till bilprovningbolaget kommer behovet av teknisk personal inom inspektionen att minska. Å andra sidan kräver vissa av bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter en förstärkning av den tekniska personalen. Detta gäller främst för uppgifter i samband med kontrollen över handeln med begagnade bilar. Vissa uppgifter inom bilinspektionen, som nu handhaves av personal med teknisk utbildning, torde med fördel kunna anförtros personal med annan utbildning. Sålunda bör för den del av inspektionens verksamhet som avser prov med körkortssökande användas sådan personal.

I det föregående har jag förordat en effektivisering av typbesiktningen. En förstärkning av nuvarande personella resurser för typbesiktningen bör därför ske. Arbetsgruppen för typbesiktningsfrågor har som nämnts för denna del av inspektionens verksamhet beräknat ett personalbehov av tio tekniker jämte två personer för handräckning. För egen del anser jag att beräkningen av personalbehovet för en effektivare typbesiktning bör ske med hänsyn till de säsongmässiga variationer som denna verksamhet uppvisar. På grund härav beräknar jag personalbehovet till sex befattningshavare. Härjämte bör finnas två personer för biträdessysslor. Under de tider av året, då typbesiktningarna når sin största omfattning, bör behovet av ytterligare personal för dessa besiktningar tillgodoses med anlåtande av övrig personal inom bilinspektionen. Typbesiktningspersonalen bör ingå i bilinspektionens Stockholmsdistrikt. Chefen för detta distrikt bör också vara chef för typbesiktningsverksamheten. Innehavaren av tjänsten bör vara förste bilinspektör i Ao 27. För typbesiktningsverksamheten bör finnas som ställföreträdande chef en förste bilinspektör i Ao 25. Endast dessa två tjänstemän bör äga rätt att utfärda typbesiktningsinstrument. Härutöver erfordras följande tjänster för typbesiktningsverksamheten, nämligen en som bilinspektör i Ae 21, en som bilinspektör i Ae 19, en som biträdande bilinspektör i högst Ae 15 samt en som tekniker i Ae 13. Vidare bör finnas inrättade en tjänst som tekniker i Ae 9 och en som trafikbiträde i Ae 7.

För varje distrikt utom Stockholmsdistriktet torde böra finnas en förste bilinspektör i Ao 23 som chef. Då chefen för Stockholmsdistriktet i huvudsak torde komma att ägna sig åt frågor rörande typbesiktningen, bör han för biträde med handläggningen av övriga frågor inom distriktet till sitt förfogande ha en bilinspektör i Ae 23. Kostnaderna för denna tjänst liksom för tjänsterna som förste bilinspektör i Ao 23 bör bestridas av medel för den allmänna verksamheten.

För att tillgodose behovet av övrig teknisk personal inom bilinspektionen

föreslår jag att följande tjänster inrättas, nämligen sju som bilinspektör i Ae 21 för uppdragsverksamheten, sju som bilinspektör i Ae 19, varav fem för den allmänna verksamheten och två för uppdragsverksamheten, samt sju som bilinspektör i Ae 17 fördelade med tre för den allmänna verksamheten och fyra för uppdragsverksamheten.

I det föregående har jag uttalat att arbetsuppgifter som nu handhaves av personal med teknisk utbildning med fördel torde kunna anförtros personal med andra kvalifikationer. I detta syfte föreslår jag att för arbetsuppgifter, som sammanhänger med förarprovningen och utbildning av personal, tjänster som förste trafikassistent i A 17 samt trafikassistent i A 15 och A 13 tillskapas. Jag förordar nu att följande tjänster inrättas, nämligen sex som förste trafikassistent i Ae 17, 33 som trafikassistent i Ae 15 och 36 som trafikassistent i Ae 13. Fyra tjänster som förste trafikassistent bör hänföras till den allmänna verksamheten och övriga assistenttjänster till uppdragsverksamheten.

I fråga om kontorspersonalen beräknar jag för den allmänna verksamheten sex tjänster som kontorist i Ae 9 samt för uppdragsverksamheten 32 tjänster som kanslibitråde i Ae 7 och 11 som kontorsbiträde i reglerad befordringsgång.

Mina förslag innebär sålunda, att bilinspektionen kommer att omfatta totalt 168 tjänster, varav 33 för den allmänna verksamheten och 135 för uppdragsverksamheten. I förhållande till nuvarande organisation om 212 tjänster innebär förslagen en nettominskning med 44 tjänster; 99 tjänster för tekniska arbetsuppgifter och 20 tjänster för kontorsgöromål indrages medan 12 tjänster för tekniska arbetsuppgifter och 63 tjänster för körkortsprovning m. m. tillkommer.

Mina förslag beträffande bilinspektionens personaluppsättning, såvitt avser de olika tjänsternas lönegradsplacering, har varit föremål för överläggningar med vederbörande personalorganisationer, vilka förklarar sig icke ha något att erinra mot de förordade lönegradsplaceringarna. Sammanställningar över den föreslagna personalens fördelning på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet samt på central- och stationsorter torde som bilagor få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende (*Bilaga 1 och 2*). Fördelningen på skilda orter får betraktas som ett principförslag. Det måste förutsättas, att organisationen skall ha en betydande flexibilitet för att en smidig anpassning skall kunna ske alltefter verksamhetens omfång. Med hänsyn härtill bör det liksom nu är fallet ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, därest så skulle visa sig lämpligt, vidtaga erforderliga ändringar i befattningshavarnas tjänstgöring på orter såväl inom som mellan distrikten.

Kungl. Maj:t bör äga, att i den utsträckning som erfordras i samband med genomförandet av de av mig i det föregående förordade förslagen, uppföra tjänster å övergångsstat och utfärda övergångsbestämmelser i övrigt.

I sammanhanget vill jag även erinra om mitt uttalande i prop. 1963: 91 (s. 46) att det torde föreligga relativt goda möjligheter för övertalig personal vid bilinspektionen att erhålla anställning hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Förhandlingar härom torde enligt vad jag inhämtat komma att från bolagets sida aktualiseras under mars 1964.

I fråga om anslagsbehovet för statens bilinspektion för budgetåret 1964/65 vill jag anföra följande.

För budgetåret 1963/64 finnes för bilinspektionens verksamhet följande anslag uppförda på riksstaten, nämligen Statens bilinspektion: Avlöningar, Statens bilinspektion: Omkostnader samt Statens bilinspektion: Utrustning. Anslagen är uppförda med resp. 4 862 000 kr., 1 806 000 kr. och 500 000 kr. eller med sammanlagt 7 168 000 kr. Då verksamheten inom inspektionen i enlighet med vad jag anfört i det föregående förutsattes uppdelad på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet, bör förutom de befintliga anslagen ett särskilt anslag benämnt Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet uppföras fr. o. m. den 1 januari 1965. Under anslaget bör en särskild stat för avlöningar och omkostnader fastställas.

Vid beräkningen av behovet av avlöningsmedel för budgetåret 1964/65 bör fördelning ske på första och andra hälften av budgetåret. För första halvåret torde anslagsbehovet böra beräknas med utgångspunkt från de i nu gällande avlöningsstat upptagna anslagsposterna, vilka i princip torde kunna halveras. Vissa avvikelser från denna princip måste emellertid vidtagas.

Anslagsposten Avlöningar till tillfällig personal m. m. bör beräknas med hänsyn till att extra förarprövare under hösten 1964 kan behöva anställas i betydande utsträckning i det övergångsskede som uppstår när teknisk personal avgår och ny rutinerad förarprövarpersonal börjar. Posten bör därför uppföras med samma belopp som för innevarande budgetår. Fr. o. m. den 1 januari 1965 torde behov av dessa särskilda anslagsmedel icke längre föreligga. Bilinspektionen kommer under hösten 1964 att få bedriva en betydande utbildning av trafikassistenter. Kostnaderna härför kan beräknas till ca 150 000 kr. Posten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal bör därför beräknas med hänsyn härtill.

Enligt prop. 1963: 91 beräknades kostnaderna för utbildningen hos statens bilinspektion av anstaltsföreståndare för Aktiebolaget Svensk Bilprovning till ca 2 mkr. Kostnaderna härför skulle förskottsvis bestridas genom överskridanden av bilinspektionens avlönings- och omkostnadsanslag. Under innevarande budgetår torde högst 0,5 mkr. komma att tagas i anspråk för nämnda utbildning. Även för nästa budgetår torde inom ramen för angivna 2 mkr. kostnaderna för ifrågavarande utbildning få förskottsvis bestridas på enahanda sätt. Kostnaderna bör slutligen belasta bolaget.

För tiden 1 januari—30 juni 1965 bör behovet av avlöningsmedel för den allmänna verksamheten beräknas på grundval av det förslag till personalorganisation som jag redovisat i det föregående.

Även omkostnadsanslaget torde för tiden 1 juli—31 december 1964 i princip böra beräknas genom att anslagsposterna i nu gällande omkostnadsstat halveras. Uppräkning bör dock ske på grund av inträffade fördyringar. I enlighet härmed beräknar jag under första hälften av nästa budgetår posten Sjukvård m. m. till 5 000 kr. Posten Reseersättningar m. m. bör beräknas med hänsyn till att utbildningsverksamheten under hösten 1964 kommer att medföra ökat medelsbehov av ca 40 000 kr. Jag föreslår därför att posten uppföres med 590 500 kr. För bränsle, lyse och vatten beräknar jag 30 000 kr. samt för övriga expenser 368 500 kr.

Medelsbehovet för tiden 1 januari—30 juni 1965 beräknar jag på motsvarande sätt till sammanlagt 148 000 kr., varav till sjukvård m. m. 1 000 kr., reseersättningar m. m. 85 500 kr., bränsle, lyse och vatten 4 000 kr. samt övriga expenser 57 500 kr.

Under anslaget till uppdragsverksamhet beräknar jag avlöningskostnaderna till sammanlagt 1 348 000 kr. och omkostnaderna till 751 000 kr. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör medgivas rätt att av anslaget till uppdragsverksamhet taga i anspråk så stort belopp, som motsvarar inflytande förrättningsavgifter efter frånräkning av andel däri, motsvarande pensions- och kapitalkostnader m. m. Inflytande förrättningsavgifter bör tillgodoföras riksstatens inkomsttitel Förrättningsavgifter vid statens bilinspektion.

Under hänvisning till vad jag anfört i det föregående rörande behovet av utrustning för typbesiktningens verksamhet förordar jag att anslaget till utrustning uppföres med 225 000 kr.

Mina förslag innebär att anslagen till statens bilinspektion för nästa budgetår skulle komma att uppgå till sammanlagt 6 657 000 kr.

Samtliga anslag bör i enlighet med hittills tillämpade principer avräknas mot automobilskattemedlen.

Slutligen vill jag i anslutning till vad som anfördes i prop. 1963: 91 anmäla, att Aktiebolaget Svensk Bilprovning kommer att övertaga bilinspektionens besiktningshallar, där så är möjligt. För riksdagen tidigare anmälda nybyggnader för bilinspektionen i Malmö, Göteborg och Östersund kommer enligt beslut av Kungl. Maj:t den 21 februari 1964 att fullföljas medan föreslagna nybyggnader i övrigt icke skall komma till utförande. Förhandlingar pågår vidare mellan bolaget och MRF, KAK och MHF om övertagande av de bilprovningensanläggningar, som drives av nämnda organisationer. Lokalanskaffningen i övrigt för bolagets verksamhet pågår. Viss anskaffning av ersättningslokaler åt bilinspektionen kan i anslutning till omläggningen av verksamheten bli erforderlig. På mitt förslag har därför Kungl. Maj:t genom beslut den 8 november 1963 bl. a. uppdragit åt byggnadsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att vidtaga åtgärder härför.

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

*Kungl. Maj:ts proposition nr 71 år 1964*

I. godkänna av mig i det föregående föreslagna riktlinjer för omorganisation av statens bilinspektion;

II. bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de ändringar i personalförteckningen för statens bilinspektion som föranledes av vad jag föreslagit i det föregående;

III. bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de övergångsarrangemang som erfordras i anledning av omorganisationen;

IV. godkänna följande avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas under tiden 1 juli—31 december 1964:

*Avlöningsstat*

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> .....	659 000
2. Avlöningar till tillfällig personal m. m., <i>förslagsvis</i> .....	140 000
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	1 131 000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	803 000

---

Summa kr. 2 733 000

V. godkänna följande avlöningsstat för statens bilinspektion, att tillämpas tills vidare fr. o. m. den 1 januari 1965:

*Avlöningsstat*

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> .....	164 000
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	152 000
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	142 000

---

Summa kr. 458 000

VI. godkänna följande stat för statens bilinspektions uppdragsverksamhet, att tillämpas tills vidare fr. o. m. den 1 januari 1965:

*Stat**Avlöningar:*

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> .....	28 000
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	902 000
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	418 000
<i>Omkostnader, förslagsvis</i> .....	751 000

---

Summa kr. 2 099 000



VII. för budgetåret 1964/65 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa

a) till *Statens bilinspektion: Avlöningar* ett förslagsanslag av 3 191 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

b) till *Statens bilinspektion: Omkostnader* ett förslagsanslag av 1 142 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

c) till *Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 2 099 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

d) till *Statens bilinspektion: Utrustning* ett förslagsanslag av 225 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

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

Ur protokollet:

*Kurt Garpefält*

Tablå över tjänster vid statens bilinspektion den 1 januari 1965 fördelade på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet

	Allmän verksamhet	Uppdrags- verksamhet
1 förste bilinspektör..... Ao 27		1
1 förste bilinspektör..... Ao 25		1
14 förste bilinspektörer..... Ao 23	14	
1 bilinspektör ..... Ae 23	1	
8 bilinspektörer..... Ae 21		8
8 bilinspektörer..... Ae 19	5	3
7 bilinspektörer..... Ae 17	3	4
6 förste trafikassistenter..... Ae 17	4	2
1 biträdande bilinspektör..... <i>högst</i> Ae 15		1
33 trafikassistenter..... Ae 15		33
1 tekniker..... Ae 13		1
36 trafikassistenter..... Ae 13		36
6 kontorister..... Ae 9	6	
1 tekniker..... Ae 9		1
32 kanslibiträden..... Ae 7		32
1 trafikbiträde..... Ae 7		1
11 kontorsbiträden..... Af 2/Ae 5		11
168	33	135

Tablå över tjänster vid statens bilinspektion den 1 januari 1965 fördelade på central- och stationsorter

Ort	Förste bil-insp. Ao 27	Förste bil-insp. Ao 25	Förste bil-insp. Ao 23	Bil-insp. Ae 23	Bil-insp. Ae 21	Bil-insp. Ae 19	Bil-insp. Ae 17	Bitr. bil-insp. högst Ae 15	Förste trafik-ass. Ae 17	Trafik-ass. Ae 15	Trafik-ass. Ae 13	Tekniker Ae 13	Kontorist Ae 9	Tekniker Ae 9	Kanslbitr. Ae 7	Trafikbitr. Ae 7	Kontorsbitr. rb
<i>Stockholm</i> .....	1	1		1	2	1	1	1	1	3	7	1	1	1	3	1	3
<i>Visby</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Norrköping</i> .....			1				1			1	1				1		
<i>Linköping</i> .....					1					1	1				1		
<i>Eskilstuna</i> .....									1	1	1				1		1
<i>Jönköping</i> .....			1				1			1	1		1				
<i>Värnamo</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Växjö</i> .....					1					1	1				1		
<i>Kalmar</i> .....			1			1				1					$\frac{1}{2}$		$\frac{1}{2}$
<i>Västervik</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Karlskrona</i> .....									1						$\frac{1}{2}$		
<i>Malmö</i> .....			1			1	1			1	3		1		1		1
<i>Kristianstad</i> .....					1					1	1				1		
<i>Hälsingborg</i> .....									1		1				1		1
<i>Göteborg</i> .....			1			1				1	4		1		1		
<i>Halmstad</i> .....					1					1					1		
<i>Uddevalla</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Vänersborg</i> .....			1							1	1		1				$\frac{1}{2}$
<i>Borås</i> .....									1		1				1		
<i>Skövde</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Mariestad</i> .....					1					1					1		
<i>Örebro</i> .....			1							1	2		1				1
<i>Karlstad</i> .....					1					1	1				1		
<i>Karlskoga</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Västerås</i> .....			1			1				1	1				1		$\frac{1}{2}$
<i>Uppsala</i> .....									1		1				1		
<i>Gävle</i> .....			1				1			1	1				1		$\frac{1}{2}$
<i>Hudiksvall</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Falun</i> .....			1				1			1	2				1		1
<i>Härnösand</i> .....			1							1	1				1		
<i>Sundsvall</i> .....						1					1				1		
<i>Örnsköldsvik</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Östersund</i> .....			1				1			1	1				1		$\frac{1}{2}$
<i>Umeå</i> .....			1							1					1		
<i>Skellefteå</i> .....						1				1					1		
<i>Lycksele</i> .....										1					$\frac{1}{2}$		
<i>Luleå</i> .....			1			1				1	1				1		$\frac{1}{2}$
<i>Gällivare</i> .....										1	1				1		
	1	1	14	1	8	8	7	1	6	33	36	1	6	1	32	1	11