

Nr 32

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m.

Genom en den 20 mars dagtecknad proposition, nr 132, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels inhämtat riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648);

2) förordning om ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder; och

3) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels ock berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över vad föredragande departementschefen anfört angående tillämpningen framdeles av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ändringar i vägtrafikförordningen med anledning av den föregående år beslutade reformen om årlig besiktning av vissa fordon.

Enligt förslaget skall den nya säkerhetskontrollen inordnas bland nu föreskrivna kontrollbesiktningar. Den skall, liksom fordonsbesiktningarna i övrigt utom typbesiktningarna, utföras inom det för ändamålet bildade Aktiebolaget Svensk Bilprovning. I vägtrafikförordningen skall upptagas den beslutade huvudregeln om årlig besiktning av minst tre år gamla registrerade motorfordon och släpvagnar. För att möjliggöra en successiv utbyggnad av verksamheten och en anpassning till erfarenheterna under utbyggnadstiden skall Kungl. Maj:t kunna förordna om inskränkning i besiktningsskyldighetens omfattning och meddela regler om tider för fordonens inställelse. Avsikten är att besiktningsskyldighet till en början skall föreligga endast för fordon av 1960 års och äldre modell.

Vid kontrollbesiktning skall fordonet godkännas eller, om det inte kan

ske, föreläggande ges om ny besiktning eller körförbud meddelas. Den som underlåter att inställa fordon skall inte som nu dömas till böter utan i stället skall körförbud automatiskt inträda. Körförbud skall kunna meddelas av besiktningsmannen vid själva besiktningen. Länsstyrelserna skall inte längre pröva körförbudsfrågor.

Uppföljningen av att reglerna om kontrollbesiktning efterkommes skall ske med hjälp av märken på fordonen och genom att besiktningsinstrument och typintyg alltid skall medföras vid färd. Kungl. Maj:t skall kunna förordna om att särskild vagnbok skall för ändamålet kunna ersätta besiktningshandlingen.

Skyldigheten att inställa fordon för besiktning föreslås träda i kraft den 1 januari 1965. För varje fordon — utom släpvagnarna — kommer att gälla en särskild inställelsemånad, som beror av slutsiffran i fordonets registreringsnummer. Möjlighet kommer att öppnas till viss frivillig besiktning under sista halvåret 1964 med giltighet för år 1965.

I propositionen behandlas vidare frågan om tillfälliga hastighetsbegränsningar i motortrafiken. Sådana begränsningar har genom 1961 års trafiksäkerhetskommittés undersökningar befasts vara ett effektivt medel att nedbringa antalet trafikolyckor, särskilt svåra olyckor. Detta instrument bör därför enligt propositionen i fortsättningen utnyttjas i trafiksäkerhetens intresse.

Slutligen bör enligt propositionen föreskrivas utrustning med backspegel för vissa trehjuliga motorcyklar.

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

Härigenom förordnas *dels* att i följande stadganden i vägtrafikförordningen¹ den 28 september 1951 ordet »besiktningsman» eller former av detta ord skola ersättas med ordet »bilinspektör» eller motsvarande former härav, nämligen 3 § 6 mom. första stycket, 12 § 2 mom. femte stycket, 23 a § första, andra och fjärde styckena, 27 § 4 mom. sjätte stycket, 29 § 4 mom., 31 § 1 mom. första stycket och 2 mom., 36 § 1 mom. andra stycket, 3 mom. första och fjärde styckena, 4 mom. första och tredje styckena samt 8 mom. andra stycket, 37 § 2 mom. sjunde stycket, 40 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 65 § 7 mom. första stycket samt 74 §, *dels* att 1 § 9 mom., 4 § 1 mom., 10 § 4 och 6 mom., 12 § 1 och 4 mom., 13 § 1 och 4 mom., 14 § 1 mom., 22, 23, 24 och 24 a §§ samt 65 § 2, 5 och 6 mom. nämnda förordning² skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels ock* att i samma förordning till 20 § skall fogas ett nytt moment, betecknat 6 mom., och till 21 § skall fogas ett nytt moment, betecknat 4 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

9 mom. *Besiktning och annan förättning, som i denna förordning avses, verkställs, där ej annorlunda är angivet, av särskilda besiktningsmän.*

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.

9 mom. *Om bilinspektör och besiktningsman, som i denna förordning sägs, samt om dessa befattningshavares verksamhet meddelas närmare föreskrifter av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.*

4 §.

1 mom. Motorcykel skall — — — — — svarande anordningar.

Motorcykel på tre hjul, vilken är försedd med förarhytt eller slutet karosseri, skall härjämte vara försedd med backspegel, så placerad,

¹ Senaste lydelse av 3 § 6 mom. se SFS 1961: 297; av 31 § 1 mom., 36 § 4 mom. och 36 § 8 mom. se SFS 1958: 222; samt av 40 § 2 mom. se SFS 1957: 356; 23 a § och 65 § 7 mom. införda genom SFS 1963: 652.

² Senaste lydelse av 4 § 1 mom. och 10 § 6 mom. se SFS 1955: 313; av 14 § 1 mom. se SFS 1953: 300; av 24 § 1 mom. se SFS 1958: 222; 65 § 2 och 6 mom. se SFS 1961: 297; 24 a § införda genom SFS 1961: 297.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken.

Vad i — — — — — för motorcykel.

10 §.¹

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller ock upptagits i typintyg enligt 15 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller upptagits i typintyg enligt 15 § eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

Skall fordon — — — — — angiven tid.

Med ändring — — — — — än förut.

6 mom. Vid färd med lastbil skall för fordonet gällande besiktningssinstrument eller typintyg eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

6 mom. För fordon gällande besiktningssinstrument eller typintyg skall vid färd medföras och på tillsägelse uppvisas för bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

Har för visst fordon enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen, utfärdats särskild vagnbok, skall vad i första stycket sägs i stället gälla denna.

12 §.

1 mom. Utan hinder — — — — — — 21 § 1 mom.; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

Under 3 — — — — — vid besiktning.

På reservregistrerat — — — — — eller släpfordon.

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än

¹ Betr. 4 mom. jfr SFS 1964: 40.

(Nuvarande lydelse)

som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg. Såsom bevis tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *besiktningsman* eller polisman.

(Föreslagen lydelse)

som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, i förekommande fall, godkänts vid kontrollbesiktning*. Såsom bevis *i förstnämnda hänseenden* tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. *Såsom bevis om kontrollbesiktning tjänar intyg av den, som utfört besiktningen*. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *bilinspektör* eller polisman.

13 §.

1 mom. Utan hinder — — — — —

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller *ock* upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall, *till styrkande av* att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, *medföras* antingen besiktningsinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Här av-

— — — — — 21 § 1 mom.; samt

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §*, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall *kunna styrkas*, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, i förekommande fall, godkänts vid kontrollbesiktning*. Såsom bevis *i förstnämnda hänseenden* tjänar antingen besiktningsinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller

(Nuvarande lydelse)

sett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *besiktningsman* eller polisman.

(Föreslagen lydelse)

typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Såsom *bevis om kontrollbesiktning tjänar intyg av den, som utfört besiktningen*. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *bilinspektör* eller polisman.

14 §.¹

1 mom. Befinnes vid — — — — — här brukas.

Gäller besiktningen fordon, som avses i 24 § 1 mom., skola föreskrifterna i 3 mom. samma stadgande om märke på fordon tillämpas. Föreskrifterna i sistnämnda mom. tredje, fjärde och femte styckena skola äga motsvarande tillämpning vid registreringsbesiktning av registrerat fordon.

20 §.

6 m o m. Har besiktningsinstrument eller typintyg förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat, duplett av handlingen med särskild markering innehållande ordet »duplett» utfärdas. Ansökan skall, om handlingen förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten. Finnes handlingen i behåll, skall densamma bifogas ansökningen.

Skulle förlorat besiktningsinstrument eller typintyg komma tillrätta, skall det ofördröjligen översändas till länsstyrelse, som utfärdat duplett därav.

Vad i detta moment sägs skall jämväl gälla vagnbok, som avses i 10 § 6 mom. andra stycket.

21 §.

4 m o m. Om märke angående kontrollbesiktning stadgas i 24 § 3 mom.

¹ Betr. 1 mom. jfr SFS 1964: 40.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

22 §.

Länsstyrelse äger ----- enligt 24 §.

Då besiktning eller annan undersökning av motordrivet fordon eller släpfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, som i 23 § sägs, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet (kör förbud). Förbudet, som skall delgivas fordonets ägare, länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick.

Har i sådant föreläggande angiven tid gått till ända, utan att kontrollbesiktning skett, skall — där under sagda tid ej heller registreringsbesiktning av fordonet ägt rum — gälla förbud att använda fordonet (kör förbud). Förbudet skall bestå, intill dess kontrollbesiktning eller registreringsbesiktning av fordonet företages. Utan hinder av att körförbud inträtt må fordonet brukas vid provkörning i omedelbart samband med reparation ävensom för färd kortaste lämpliga väg till reparationsverkstad för reparation och till besiktningsman för besiktning.

23 §.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (flygande inspektion).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit avhjälpt och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet må dock dessförinnan hävas av länsstyrelse, om skäl därtill anses föreligga.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock bilinspektör äger, i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer, undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (flygande inspektion).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för tid som sägs i 22 § andra stycket. Utan hinder av att körförbud meddelats må fordonet brukas vid provkörning i omedelbart samband med reparation ävensom för färd kortaste lämpliga väg från plats, där reparation utförts, till besiktningsman för besiktning.

Befinnes fordonet ----- är avgiftsfritt.

Har i föreläggande om kontrollbesiktning angiven tid gått till ända, utan att sådan besiktning skett, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

24 §.

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

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

Angående skyldighet att för kontrollbesiktning inställa fordon, som användes i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, gäller vad därom särskilt stadgas.

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyrningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts, skall, om fordonet är minst tre år gammalt, i den mån Konungen ej annorlunda förordnar årligen undergå kontrollbesiktning på tid, som bestämmes av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

2 mom. Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes:

a) i fråga om fordon, för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg, det senast utfärdade instrumentet eller 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.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda intyg härom.

2 mom. Om kontrollbesiktning i anledning av körförbud och föreläggande stadgas i 3 mom., samt i 22, 23 och 23 a §§.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av allenast ringa betydelse ur trafik-säkerhetssynpunkt, skall fordonet godkännas. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktnings-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

mannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Märke, som nu sagts, må ej avlägsnas. Har märket förstörts eller förkommit, skall fordonets ägare utan oskäligt dröjsmål föranstalta om att nytt märke åsättes fordonet.

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, skall besiktningsmannen meddela körförbud för fordonet. Förbudet länder till omedelbar efter rättelse och gäller för tid, som sägs i 22 § andra stycket, samt med inskränkning, som anges i 23 § andra stycket.

Företer fordonet brister av annan art än förut i detta moment sägs, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Har i sådant föreläggande angiven tid gått till ända, utan att fordonet inställts till kontrollbesiktning, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

4 m o m. Har tid, inom vilken visst fordon skolat inställas till kontrollbesiktning enligt 1 mom., gått till ända, utan att sådan besiktning skett, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

5 m o m. Närmare föreskrifter om kontrollbesiktning och om märke, som sägs i 3 mom., meddelas

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

av Konungen eller den myndighet
Konungen bestämmer.

24 a §.

Har Konungen — — — — — till bilen.

Rörande besiktning som nu avses skola bestämmelserna i 24 § 2 och 3 mom. äga motsvarande tillämpning.

Det av besiktningsmannen utfärdade intyget skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

Intyg, utfärdat vid besiktning som nu avses, skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för bilinspektör eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

Närmare föreskrifter om särskild kopplingsbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

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, 23 eller 23 a §, 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 körförbud, som meddelats enligt 14 § 1 mom. andra stycket, 23 § andra stycket, 23 a § tredje stycket eller 24 § 3 mom. tredje stycket, eller som eljest gäller jämlikt 14 § 1 mom. andra stycket, 22 § andra stycket, 23 § fjärde stycket eller 24 § 3 mom. femte stycket eller 4 mom., vare ägaren förfallen till dagsböter.

5 mom. Envar, som — — — — — med dagsböter.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar vederlig oriktig uppgift i typintyg, varom förmåles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar vederlig oriktig uppgift i typintyg, varom förmåles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket, 20 § 6 mom. första eller tredje stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller 24 § 1

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller icke ef-

(Nuvarande lydelse)

mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande, som meddelats enligt 22 § första stycket eller 23 § tredje stycket, straffes med dagsböter.

Till samma — — — — —

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximalast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

(Föreslagen lydelse)

terkommer föreläggande enligt 23 § tredje stycket om styrkande för förrättningsman av att bristfälligheter på fordon blivit avhjälpna, straffes med dagsböter.

— — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximalast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965, från och med vilken dag förordningen den 25 mars 1955 (nr 98) angående tillfälligt upphävande av viss i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) föreskriven besiktningsskyldighet, m. m. skall upphöra att gälla.

Förslag
till
förordning om ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134)
om mopeder

Härigenom förordnas, *att* i 6 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder ordet »bilinspektör» och detta ord i bestämd form skola utbytas emot motsvarande former av ordet »besiktningsman», *samt att* i 9 § samma förordning och i övergångsbestämmelsen till förordningen ordet »besiktningsman» skall utbytas mot ordet »bilinspektör».

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Förslag

till

förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att i 27 § 2 mom. första, fjärde och sjätte styckena samt 6 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ ordet »besiktningsman» och detta ord i bestämd form skola utbytas emot motsvarande former av ordet »bilinspektör», samt att 25 § 4 mom., 32 § 5 mom., 34 § 2 mom. och 42 § samma förordning² skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

25 §.

4 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

De befogenheter att förordna om kontrollbesiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt vägtrafikförordningen tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafikillstånd.

4 mom. Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, stadgas i vägtrafikförordningen.

32 §.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

5 mom. Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa automobil, som användes i uthyrningsrörelse, stadgas i vägtrafikförordningen.

34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 4 mom. första styck-

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 7 mom.,

¹ Senaste lydelse av 27 § 2 mom. se SFS 1958: 226.

² Senaste lydelse av 25 § 4 mom. samt 34 § 2 mom. se SFS 1957: 474; av 32 § 5 mom. se SFS 1951: 653.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ket eller 7 mom. eller i 32 § 5 mom.,
 eller för någon i yrkesmässig tra-
 fik eller uthyrningsrörelse automo-
 bil eller släpfordon med vetskap om
 att vederbörlig kontrollbesiktning
 icke verkställts,

eller uraktlåter — — — — — med dagsböter.

42 §.

Föreskrifter om avgifter för vissa
 förrättningar, som enligt denna för-
 ordning utföras av besiktningsman,
 meddelas av Konungen.

Föreskrifter om avgifter för vissa
 förrättningar, som enligt denna för-
 ordning utföras av *bilinspektör el-
 ler besiktningsman*, meddelas av
 Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anför i propositionen inledningsvis följande.

1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar m. m. avlämnade i juni 1962 betänkandet *Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar* (SOU 1962: 29), däri framlades förslag om årlig teknisk kontroll av i princip samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar. Kontrollen skulle utövas genom ett privatägt aktiebolag, medan övrig fordonsbesiktning allt fortfarande skulle ske inom statens bilinspektion.

Sedan infordrade yttranden över utredningens förslag inkommit och ärendet varit föremål för beredning inom kommunikationsdepartementet, föreslog Kungl. Maj:t, på min hemställan, genom *propositionen 1963: 91*, att riksdagen skulle för sin del besluta om införande av säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar från och med den 1 januari 1965 i huvudsaklig överensstämmelse med propositionens förslag. Dessa innebar i förhållande till utredningsförslaget en inskränkning av kontrollens omfattning till treåriga och äldre fordon. I fråga om den framtida organisationen av besiktningsverksamheten innebar förslaget, att ett särskilt för ändamålet bildat bolag skulle ombesörja såväl de nya besiktningarna som i huvudsak all den besiktningsverksamhet statens bilinspektion nu omhänderhar, utom typbesiktningarna. Propositionen bifölls av riksdagen (L³ U 22; SU 83; rskr 184 och 198).

Kungl. Maj:t bemyndigade genom beslut den 15 mars 1963 chefen för kommunikationsdepartementet att tillsätta en *arbetsgrupp* om högst sex personer med uppgift att närmare undersöka och överväga de särskilda

detaljspörsmål som vid riksdagens bifall till de i förutnämnda proposition föreslagna riktlinjerna för verksamheten återstod att lösa, innan reformen skulle träda i kraft.

Med stöd av bemyndigandet uppdrog jag den 22 mars 1963 åt statssekreteraren i kommunikationsdepartementet N. J. Hörjel, ordförande, direktören i Motorförarnas helnykterhetsförbund N. R. G. Andréasson, överdirektören och souschefen för väg- och vattenbyggnadsverket G. V. Hall, byråchefen i kommunikationsdepartementet E. Nilsson, direktören i Motorbranschens riksförbund B. F. Rosenquist och direktören i Svenska lasttrafikbilägareförbundet K. A. B. Thorell att ingå i en arbetsgrupp med i bemyndigandet angiven uppgift.

Arbetsgruppen framlade den 15 januari 1964 en *promemoria* (stencilrad), däri dels behandlas vissa frågor av omedelbar betydelse för innehållet i de författningar som i anledning av statsmakternas berörda beslut skall utfärdas under år 1964, dels på grundval av de gjorda övervägandena framläggas vissa författningsförslag.

Över promemorian har efter remiss *yttranden* avgivits av riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, armétygförvaltningen, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Kopparbergs och Västerbottens län, Aktiebolaget Svensk Bilprovning (bilprovningbolaget), Automobilbesiktningmännens förening, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motorbranschens riksförbund (MRF), Motormännens riksförbund (M), Näringslivets trafikdelegation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska polisförbundet, Trafikförsäkringsföreningen samt Åkeriföretagarnas centralförening. KAK, MHF och M har avgivit gemensamt yttrande genom Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD). Överståthållarämbetet och de hörda länsstyrelserna har vid sina yttranden fogat yttranden från skilda lokala myndigheter.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 mars 1961 uppdrog jag den 24 samma månad åt generaldirektören, numera vice verkställande direktören i Skandinaviska banken O. Karleby, ordförande, verkställande direktören i Motormännens riksförbund N. Ahlgren, ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören N. B. Lundström, numera polisintendenten H. A. L. Rydberg samt numera häradshövdingen A. W. Stoltz att såsom sakkunniga inom departementet verkställa utredning angående tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon och därmed sammanhängande spörsmål.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen *1961 års trafiksäkerhetskom-*

mitté, avgav, efter verkställda studier över verkningarna av de hastighetsbegränsningar som gällde under tiden maj—september 1961, till mig en stencilerad redogörelse betitlad »Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under år 1961». Innehållet i nämnda redogörelse jämte däröver infordrade yttranden redovisades i propositionen 1962: 155, däri jämväl behandlades frågan om fortsatt försöksverksamhet under år 1962. I skrivelse nr 278 år 1962 gav riksdagen såsom sin mening till kända vad tredje lagutskottet i sitt utlåtande nr 34 samma år anfört i anledning av propositionen. Utskottet anslöt sig i utlåtandet till den i propositionen uttalade uppfattningen att försöksverksamheten borde fortgå, så att tillräckligt underlag erhöles för ställningstagande till frågan om användbarheten av tillfällig hastighetsbegränsning såsom reguljärt trafikpolitiskt instrument att användas under särskilda förhållanden.

1961 års trafiksäkerhetskommitté har därefter den 5 oktober 1963 framlagt ett på 1961 och 1962 års försök grundat betänkande, »*Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962*» (SOU 1963: 59). I betänkandet har uttalats, att enligt kommitténs mening tillfällig hastighetsbegränsning av den art som kommittén prövat är ett tjänligt och lämpligt instrument till förekommande av trafikolyckor, allrahelst svårare olyckor. Vid betänkandet har fogats en av kommitténs experter, professorn vid tekniska högskolan i Stockholm B. J. Andersson, fil. kand. S. B. Erlander samt fil. kand. J. O. Gustavsson, under ledning av professorn Andersson författad redogörelse, innefattande redovisning av det samlade undersökningsmaterialet samt för metoderna för dess insamling, gruppering och vetenskapliga utvärdering.

Över betänkandet har efter remiss *yttranden* avgivits av statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, statens väg-institut, statens trafiksäkerhetsråd, statistiska centralbyrån, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Folksam, Föreningen Sveriges landsfiskaler, KAK, M, MHF, NTF, Näringslivets trafikdelegation, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska matematikersamfundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska vägföreningen samt Trafikförsäkringsföreningen. KAK, M, MHF, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen — fortsättningsvis benämnda motororganisationerna — har avgivit gemensamt yttrande. Överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser har vid sina yttranden fogat särskilt infordrade yttranden av skilda myndigheter och organisationer.

I propositionen 1963: 41 anmälde jag, med hänsyn till att då vunna erfarenheter gav anledning till antagande, att hastighetsbegränsningar bidragit till en minskning av trafikolyckorna, min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att jämlikt 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen förordna om tillfälliga hastighetsbegränsningar även under tiden fram till dess att statsmakterna tagit

ställning till trafiksäkerhetskommitténs betänkande. Jag framhöll därvid, att, ehuru dessa hastighetsbegränsningar inte i första hand borde karakteriseras som försök, det var givet, att utvecklingen skulle komma att noga följas av vederbörande myndigheter, institutioner och organisationer på trafiksäkerhetsområdet, och att inträdda förändringar i olycksutvecklingen skulle komma att redovisas. I samband med att Kungl. Maj:t därefter dels inför sommaren 1963, dels med tillämpning på helgerna kring årsskiftet 1963/64 och dels i anslutning till påsk innevarande år utfärdat kungörelser om hastighetsbegränsning för motorfordon, har Kungl. Maj:t uppdragit åt *statens trafiksäkerhetsråd* att statistiskt följa förhållandena i trafiken. Rådet har hittills avgivit utlåtande såvitt rör hastighetsbegränsningsperioderna under sommaren 1963.

I skrivelse den 18 september 1963 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt om viss ändring av bestämmelserna om motorcykels utrustning i 4 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Över skrivelsen har Nordisk vägtrafikkommitté yttrat sig.

Årlig besiktning av vissa fordon

Gällande bestämmelser

Beträffande innehållet i gällande bestämmelser får utskottet hänvisa till propositionen s. 18—22.

Principbeslutet

Genom riksdagens bifall till propositionen 1963: 91 (rskr 184 och 198) föreligger principiellt beslut om införande av årlig besiktning av registrerade motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. En redogörelse för beslutets innebörd lämnas i propositionen s. 22—24.

Promemorian

Samtidigt som arbetsgruppen övervägt, hur det närmare förfarandet för de nya säkerhetsbesiktningarna bör utformas, har en översyn företagits av bestämmelserna om de besiktningssformer i övrigt som framdeles skall omhändershas inom det nybildade besiktningssbolaget. Det har nämligen ansetts nödvändigt med en *samordning av reglerna för besiktningssamheten som helhet*, dels för att åstadkomma så långt möjligt enhetliga rutiner vid alla besiktningar, dels därför att besiktningar av olika slag men utförda på enhetligt sätt måste få samma verkan för fordonsägaren i den vid besiktningstillfället föreliggande situationen. Vidare har beaktats vissa från olika håll framförda synpunkter om modifiering av nu gällande regler på området, särskilt beträffande körförbudsfrågor.

De periodiska säkerhetsbesiktningar av fordon som f. n. är föreskrivna (d. v. s. besiktning av brandbilar m. fl. specialfordon enligt 24 § 1 mom. VTF samt av vissa fordon i yrkesmässig trafik och i uthyrningsrörelse enligt YTF) benämnes kontrollbesiktningar och har författningsmässigt inordnats bland övriga kontrollbesiktningar upptagna i 24 § vägtrafikförordningen. Arbetsgruppen finner något skäl numera inte kunna anföras för att de nya säkerhetsinspektionerna i motsats härtill skulle i författningarna behandlas som ett fristående institut. Anledningen till att man i betänkandet om säkerhetsinspektion fann det nödvändigt att såväl terminologiskt som eljest särskilja denna besiktningssform, anför gruppen, torde huvudsakligen ha varit att den skulle omhändreras av särskilda enskilda besiktninganstalter, medan alla övriga besiktningar även fortsättningsvis tänktes utförda vid statens bilinspektion.

Det *tekniska förfarandet vid kontrollbesiktningarna* (till vilka alltså räknas de beslutade periodiska besiktningarna medan i sammanhanget bortses från de speciella kontrollbesiktningar av turistvagnar, som avses i 27 § 6 mom. VTF) bör, med de avvikelser som betingas av de olika fordonstyperna, enligt gruppens mening bli likartat för alla former av sådan besiktning. Sker besiktningen inom en månad efter föregående besiktning, skall undersökningen, om inte särskilda skäl föranleder till annat, kunna begränsas till de hänseenden, i vilka fordonet underkänts vid den tidigare besiktningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha att närmare bestämma om besiktningarnas tekniska genomförande. Arbetsgruppen har, vid övervägande av möjligheterna att anpassa produktionen för den händelse bilprovningssbolagets kapacitet inte skulle hinna utbyggas till den 1 januari 1965, bl. a. hänvisat till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under ett övergångsskede kan medge avkall i kraven på besiktningarnas utförande på de orter där organisationen ej kunnat färdigställas.

I fråga om *körförbud* innehåller promemorian i huvudsak följande synpunkter och förslag.

Bilinspektörerna har, påpekas det, med nu gällande bestämmelser inte någon befogenhet att meddela körförbud i annan mån än om man — med tillämpning av 23 § VTF — i samband med kontrollbesiktningen kan »arrangera» en flygande inspektion »på väg». Det normala förfarandet med den nuvarande regleringen — som innebär att det ankommer på länsstyrelse att avgöra körförbudsfrågan, sedan fordonsägaren erhållit tillfälle att inom av besiktningssmannen angiven tid visa att bristen avhjälpes — torde på många håll uppfattas som en onödig och opraktisk omgång. Enligt arbetsgruppens mening bör det vid varje form av kontrollbesiktning ankomma på besiktningssmannen att, om fordonet befinner sig trafikfarligt, meddela körförbud. Länsstyrelsen bör ej längre besluta i körförbudsfrågor. Prövning av besvär över körförbud bör, såsom förutsatts i principbeslutet om säkerhetsinspektion, ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,

som i högre grad än länsstyrelserna inom sig representerar den tekniska sakkunskapen för avgörande av dessa frågor. I konsekvens härmed föreslås, att länsstyrelsernas uppgift att överpröva körförbud, som meddelats av förrättningsman vid flygande inspektion, skall upphöra och ersättas med en besvärsregel motsvarande den i fråga om körförbud, som meddelats vid kontrollbesiktning.

Genom principbeslutet har fastställts, att underlåtenhet att inställa fordon till periodisk besiktning enligt de nya reglerna ej skall leda till annan påföljd än förbud att bruka fordonet. Den som inte efterkommer den f. n. föreskrivna skyldigheten att inställa fordon till periodisk kontrollbesiktning, är liksom den som inte iakttar föreläggande om kontrollbesiktning, förfallen till bötesstraff enligt 65 § 6 mom. första stycket vägtrafikförordningen. Underlåtenhet att efterkomma föreläggande om kontrollbesiktning kan dessutom — 22 § vägtrafikförordningen jämförd med 55 § sista stycket vägtrafikkungörelsen — föranleda körförbud efter särskild prövning av länsstyrelse. Viss osäkerhet lär ha gjort sig gällande vid denna prövning, vilket kan förklaras av att fordonets faktiska tillstånd endera kan ha varit obekant (i vissa fall då föreläggandet givits av länsstyrelse) eller ha konstaterats ej vara sådant att körförbud befunnits påkallat (då föreläggandet meddelats vid flygande inspektion). Såsom ett konsekvent och enligt gruppens mening rimligt system föreslås nu såsom en enda och enhetlig påföljd för samtliga fall av underlåtenhet att inställa fordon till kontrollbesiktning — alltså såväl då i författning angiven frist utlöper som då av förrättningsman särskilt meddelad tidsfrist försittes — att körförbud för fordonet automatiskt skall inträda i och med att fristen går till ända.

Körförbud upphör med nu gällande regler först sedan vid besiktning konstaterats, att fordonet är i föreskrivet skick. Det har upplysts, att det ofta vållar irritation hos allmänheten, att meddelat körförbud inte upphör i sådana fall då obetydliga fel förbisetts och kvarstår men de egentliga brister som påkallat körförbudet avhjälpes. Därest körförbud upphör i och med att fordon inställes för besiktning, kan vid varje besiktning beslutas den åtgärd som är adekvat till fordonets beskaffenhet. Det saknas f. n. regler, som modifierar körförbuden så att trots ett sådant förbud provkörning vid reparation och besiktning samt framförande till besiktning, sedan reparation skett, tillåtes. Om körförbud, som nyss sagts, upphör i och med inställelse till besiktning, hindrar förbudet inte provkörning vid besiktningen. De undantag som i övrigt påkallas angående rätt att framföra fordon trots körförbud bör givetvis göras restriktiva. Gruppens förslag innebär något olika regler för fall av automatiskt körförbud, å ena, och de fall då körförbud meddelats — och fordonet således konstaterats vara trafikvådligt — å andra sidan. I sistnämnda fall bör framförande ej få ske, innan fordonet reparerats.

Vad därefter angår frågan *vilka åtgärder konstaterade felaktigheter av olika slag bör föranleda* anföres i promemorian följande.

Till en början bör förfarandet — liksom det tekniska som förut sagts — vara detsamma i fråga om alla former av kontrollbesiktningar.

Endast fordon som är uppenbart trafikfarliga bör — liksom vid flygande inspektion — beläggas med körförbud. Alla fel som kan förekomma bör inte rimligen föranleda, att fordonen måste återinställas för ny besiktning. Vid flygande inspektion, där körförbud inte meddelas, leder endast de allvarligare felen till föreläggande om reparation och inställelse för kontrollbesiktning. För mindre allvarliga fel föreskrives reparation och uppvisande för förrättningsmannen av intyg från reparatör eller polisman om briterernas avhjälpande. Helt obetydliga felaktigheter får passera med påpekande eller erinran.

Att fel, som i händelse det varit fråga om flygande inspektion skulle föranlett föreläggande om kontrollbesiktning, även vid kontrollbesiktning skall uppföljas genom ny besiktning synes givet. Då sådana fel konstateras, bör därför föreläggande ges om ny inställelse inom en med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet bestämd tid.

För trafiksäkerheten helt betydelselösa bristfälligheter bör lika givet få passera utan särskilda åtgärder.

Svårare är frågan om förfarandet vid fel motsvarande de s. k. visningsfelen vid flygande inspektion, där en förnyad besiktning i många fall — särskilt för den som bor på långt avstånd från besiktningssälle — måste framstå som oproportionerligt betungande. Situationen kompliceras av att enligt principbeslutet märke om nästkommande besiktningstillfälle skall åsättas fordon, som godkännes vid periodisk kontrollbesiktning. Ett intygsförfarande såsom vid flygande inspektion måste därför, trots att ny besiktning inte behöver ske, ändå innebära en återinställelse vid besiktningstationen för erhållande av märke på fordonet. Ett alternativ som övervägts är att vederbörande reparatör eller polisman — som eljest skulle ha avfattat intyget i fråga — får befogenhet att meddela det slutliga godkännandet. Detta skulle förutsätta någon form av delade märken. Att överlämna avgörandet av frågor om godkännande på helt privata verkstäder möter emellertid vissa betänkligheter bl. a. i fråga om auktorisation av ett antal verkstäder. Att anförtro polismyndigheterna uppgiften synes komma att medföra en väsentligt ökad arbetsbörda för polispersonalen. Inte heller torde man inom poliskåren alltid besitta erforderliga tekniska kunskaper för att kunna bedöma, om reparation i visst hänseende skett på godtagbart sätt.

Mot bakgrund av det anförda och då här är fråga om fel av endast ringa betydelse för trafiksäkerheten föreslås, att felen i fråga får passera utan åtgärd på samma sätt som de helt betydelselösa bristfälligheterna. Den effekten av besiktningarna bör inte heller förbises som uppnås enbart ge-

nom att felen upptäcks och bringas till fordonsägarens kännedom. I ett stort antal fall torde detta leda till att felen frivilligt avhjälpas. I upplysningsverksamheten kring de nya besiktningarna bör emellertid inskräpas nödvändigheten av att, för undvikande av risk för åtal, fel som nu sagts utan dröjsmål repareras.

Det bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda detaljerade föreskrifter till ledning för bedömandet av vilka bristfälligheter hos fordonen som enligt det nyss sagda inte skall föranleda underkännande från kontrollbesiktningssynpunkt.

Gruppen betecknar det som väsentligt, att förfarandets effektivitet inte uteblir på grund av en bristande *uppföljning* av att reglerna efterlevs. Gruppens förslag till nya författningsbestämmelser utgår från, att bilprovningssbolaget inte skall omhänderha någon form av uppföljning av enskilda besiktningssärenden, samt innebär i fråga om uppföljning och övervakning i huvudsak följande.

Tillsynen över att bestämmelserna om periodisk kontrollbesiktning av vissa fordon — såväl enligt den nu gällande som enligt de tilltänkta nya bestämmelserna — efterlevs skall ske genom polisens försorg med hjälp av det märkessystem, vars principer angivits i utredningsförslaget om säkerhetsinspektion. Bilregistret kommer normalt inte att redovisa, huruvida fordon godkänts vid sådan besiktning, och ej heller, huruvida automatiskt körförbud inträtt till följd av att tid för inställelse till periodisk kontrollbesiktning försuttits.

Vad därefter angår körförbud och förelägganden, som meddelas i samband med kontrollbesiktning, har gruppen i och för sig funnit det önskvärt med en redovisning i bilregistret, eftersom sådana beslut ger en viktig upplysning om vederbörande fordon. För undvikande av för stor arbetsbelastning hos registreringsmyndigheterna har gruppen emellertid valt medelvägen, att anteckning i registren skall ske i fråga om dels körförbuden, dels de förelägganden som ej är möjliga att kontrollera med hjälp av märkessystemet. Övervakning via bilregistret finner arbetsgruppen emellertid inte nog för att en tillfredsställande kontroll skall kunna upprätthållas. Förutom anteckning i registren skall därför enligt gruppens förslag körförbud och förelägganden i motsvarande utsträckning instämplas i besiktningssinstrument eller typintyg. Detta förutsätter, att medförande av nämnda handlingar blir obligatoriskt vid färd. Gruppen motiverar ytterligare sitt förslag härom med, att medförandet torde påkallas även med hänsyn till polisens möjligheter att i fråga om fordon, som ej försetts med märke om inställelse, kontrollera, huruvida inställeskyldighet jämlikt reglerna om den nya periodiska besiktningen föreligger. Det påpekas i promemorian, att ett ändrat format och utförande av nämnda handlingar torde böra följa av en sådan reform.

Liksom sedan den 1 januari 1964 är föreskrivet i fråga om körförbud,

meddelade enligt 23 och 23 a §§ vägtrafikförordningen, skall enligt gruppens förslag körförbud, som meddelas vid kontrollbesiktning, utmärkas på fordonen.

Förfarandet vid *flygande inspektion* föreslås — bortsett från detaljestämmelserna angående uppföljningen, vilka bl. a. för underlättande av kontrollmöjligheterna föreskriver vissa anteckningar i besiktningssinstrument och typintyg — i princip oförändrat, utom såtillvida att, som tidigare berörts, beslut om körförbud ej längre skall överprövas av länsstyrelse.

I vägtrafikkungörelsen bör enligt arbetsgruppen föreskrivas, att den som inställer fordon till kontrollbesiktning alltid bör erhålla *protokoll* över förrättningen.

Beträffande reglerna om *registreringsbesiktning*, anför arbetsgruppen, synes reformen inte aktualisera någon materiell ändring annat än för de besiktningar — upptagna i 10 § 5 mom. VTF — där fråga är om registrerade fordon. En registreringsbesiktning innefattar — förutom de speciella kontroller som föranleds av besiktningens särskilda syfte att utgöra underlag för fordonsskattens bestämmande — alla de moment som ingår i en kontrollbesiktning. Företas en sådan besiktning av ett registrerat fordon bör den därför, påpekar gruppen, få samma verkan som en kontrollbesiktning i den föreliggande situationen. Detta innebär, att körförbud och föreläggande om kontrollbesiktning upphör i och med inställelsen, att märke i förekommande fall skall åsättas, om fordonet kan godkännas från kontrollbesiktningssynpunkt, och att körförbud och föreläggande om ny registreringsbesiktning skall kunna meddelas.

Gruppen påpekar, att dess tidigare angivna förslag om obligatoriskt medförande av besiktningssinstrument respektive typintyg vid färd måste innebära en avsevärd förbättring av möjligheterna att kontrollera fullgörandet av den i 10 kap. 5 § vägtrafikförordningen föreskrivna skyldigheten att låta registreringsbesiktiga fordon som ändrats i förhållande till uppgifterna i sådant instrument eller intyg.

Gruppen har konstaterat, att till bolaget kommer att överföras de i 24 a § VTF avsedda *kopplingsbesiktningarna*, de *särskilda besiktningarna av mopeder* enligt Mop F samt i övrigt vissa *speciella besiktningar* enligt särskilt utfärdade bestämmelser. Någon ändring av reglerna rörande dessa besiktningar har arbetsgruppen inte befunnit påkallad av reformen.

Beträffande *det direkta handhavandet av besiktningssverksamheten* uppger promemorian följande.

I principbeslutet om säkerhetsinspektion har förutsatts, att besiktningssverksamheten inom det nybildade bilprovningssbolaget skall kontrolleras och övervakas av föreståndare eller biträdande föreståndare vid besiktningstationerna, samt att dessa befattningshavare skall ha ställning som offentliga tjänstemän. Behörighetsbevis för dem bör utfärdas — och i förekom-

mande fall kunna återkallas — av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som bör utöva tillsyn över deras verksamhet. Tillsynen kan enligt gruppen lämpligen utövas genom inspektioner, företagna av befattningshavare vid statens bilinspektion.

Enligt gruppens bedömning finns inte någon reell möjlighet att de befattningshavare, som således skall handla under tjänstemannaansvar, skall kunna följa upp besiktningen av varje fordon. Beslut, som innebär meddelande av körförbud, torde alltid böra meddelas av föreståndare eller biträdande föreståndare. För att verksamheten skall kunna bedrivas rationellt synes det emellertid gruppen nödvändigt, att dessa befattningshavare skall på annan tillräckligt kvalificerad anställd i bolaget kunna delegera befogenheten att — efter givna anvisningar och under övervakning på lämpligt sätt — meddela övriga förekommande beslut.

Den *författningsmässiga utformningen* av de nya reglerna har arbetsgruppen tänkt sig på i princip följande sätt.

Då den egentliga besiktningsverksamheten — utom typbesiktningarna — från den 1 januari 1965 närmast skall omhändershas av de vid besiktningsbolaget anställda föreståndarna och biträdande föreståndarna för bolagets besiktningsstationer, har den i VTF upptagna termen »besiktningsman» ansetts böra reserveras för dessa befattningshavare. Med samma författningsteknik som f. n. har någon närmare definition av termen dock ej funnits böra intagas i VTF. Innehållet i besiktningsmannabegreppet skall i stället framgå av en särskild instruktion för de nämnda befattningshavarna. I denna bör enligt promemorian upptagas den i principbeslutet förutsatta särskilda bestämmelsen att föreståndare och biträdande föreståndare vid besiktningsstation skall ha ställning som offentlig tjänsteman. Av instruktionen skall vidare framgå, i vilken utsträckning dessa tjänstemän lämpligen bör på övriga anställda inom bolaget kunna delegera olika uppgifter inom besiktningsverksamheten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning som överordnad myndighet för besiktningsmännen i deras egenkap av offentliga tjänstemän bör framgå av instruktionen för styrelsen.

Beträffande de i vägtrafikförfattningarna reglerade uppgifter, som anges skola utföras av besiktningsman, och som även fortsättningsvis skall utföras av tjänstemän inom statens bilinspektion, föreslår gruppen att beteckningen besiktningsman ersättes av ordet bilinspektör.

Enligt förslaget fastställs i vägtrafikförordningen den nya besiktnings-skyldigheten till att avse fordon av angivna kategorier, som uppnått tre års ålder, men lämnas — mot bakgrund av principbeslutet om verksamhetens successiva utbyggnad — bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om inskränkning i denna besiktnings-skyldighet. Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer skall också äga meddela de erforderliga föreskrifterna om inställetider för fordonen. Med tanke på att reglerna i dessa hänseenden i möjligaste mån avses skola anpassas efter utbyggnads-

takten inom bolaget och de erfarenheter som vinnes i verksamhetens inledningsskede, har det befunnits lämpligt att tills vidare några bestämmelser härutinnan inte upptages i vägtrafikkungörelsen, utan att i stället för vart är utfärdas särskild kungörelse i ämnet. Förslag till den kungörelse, som ansetts böra gälla från och med den 1 januari 1965, har bilagts promemorian. Den föreslagna ikraftträdande bestämmelsen härtill innebär, att inställeskyldighet såvitt angår 1965 upphäves i fråga om fordon, som före kungörelsens ikraftträdande undergått besiktning vid Aktiebolaget Svensk Bilprovning i de hänseenden som gäller beträffande kontrollbesiktning och därvid — enligt intyg på formulär som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt — befunnits vara i föreskrivet skick. Förutom förslag till de ändringar i vägtrafikkungörelsen som befunnits påkallade med anledning av gruppens förut redovisade ställningstaganden i olika frågor har i promemorian vidare framlagts förslag till nya och ändrade bestämmelser i vägtrafikkungörelsen, innehållande de föreskrifter om det närmare förfarandet vid och i samband med de olika besiktningarna som gruppen funnit erforderliga. Gruppen har förutsatt, att kungörelse angående avgiftsbeläggning av de olika förrättningarna kommer att utfärdas, sedan besiktningsbolaget till Kungl. Maj:t inkommit med förslag härtill.

Nyssnämnda särskilda kungörelse angående besiktningsskyldighetens omfattning och inställelsetiderna under det första verksamhetsåret avviker såtillvida från vad som förutsatts i propositionen 1963: 91 som *fordonsåldern* enligt kungörelsen skall avgöras med ledning av årsmodellbeteckningen i besiktningssinstrument eller typintyg i stället för datum för första registrering av fordonet. Inställeskyldigheten skall således enligt kungörelseförslaget tills vidare från och med den 1 januari 1965 gälla fordon av 1960 eller tidigare års modell. Ändringen motiveras av att företagen undersökning i saken givit anledning till antagande, att ett stort antal besiktningssinstrument och typintyg saknar anteckning om tidpunkten för första registrering. Som ytterligare skäl anföres att om besiktningsskyldighetens inträde skall bestämmas med utgångspunkt från första registrering av fordonen, förväxlingar kan antas komma att ske mellan registreringsdatum enligt registreringsmyndighetens underskrift på instrumentet eller intyget, å ena, och datum för första registreringen, å andra sidan. I fråga om *inställesystemet* bygger förslaget till kungörelse väsentligen på det i förutnämnda proposition redovisade utredningsförslaget. För varje fordon, som skall inställas på grund av de nya reglerna om besiktning, skall således gälla en inställelsetermin om fem hela månader, därav den mellersta utgör den egentliga inställelsemånaden och bestämmas med ledning av sista siffran i fordonens registreringsnummer. För fordon med inställelsemånaderna januari och februari 1965 skall inställelseterminerna dock utgöras av inställelsemånaden jämte därpå närmast följande fyra månader. Dubbel avgift skall uttagas, då besiktningen ej sker förrän efter inställelsemånadens

utgång. Med hänsyn till de olägenheter, som utredningsförslagets föreskrifter om koncentration till januari och november av dubbla normala »månadsbelastningen» enligt gruppens mening kan komma att medföra för allmänheten genom risk för köbildning men också för bolaget, i vart fall under uppbyggnadsperioden, förordar gruppen emellertid att — åtminstone till dess närmare erfarenheter vunnits av systemets praktiska verkningar — såväl maj som augusti upptages som inställelsemånader, och att således endast juni och juli månader uteslutes ur tabellen. För att möjliggöra samtidig inställelse av dragfordon jämte släpvagn, utan komplikation för de fall dragfordon utbytes, föreslås att för släpvagn inga regler om inställelsetermin skall gälla, utan att dessa fordon skall kunna inställas på valfri tidpunkt under löpande kalenderår. Kungörelseförslaget innehåller vidare bl. a. regler för de fall fordon, som är underkastat regler om inställelse enligt det system som för närvarande gäller, »byter status», så att systemet med inställelseterminer i stället blir tillämpligt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigas enligt förslaget att för särskilt fall meddela föreskrift om annan inställelsetermin än den författningarna anger. En sådan undantagsregel kan enligt gruppen motiveras bl. a. av att möjlighet bör ges till besiktning vid ett och samma tillfälle av ett större antal fordon hos ett företag eller eljest tillhöriga samme ägare. Däremot har gruppen efter ingående övervägande funnit någon förlängning eller förskjutning av inställelsetermin ej böra ske av den anledningen att laga förfall — såsom sjukdom eller utrikes resa — förelegat under inställelseterminen. Inte heller anses inställelsetermin böra förskjutas, då väntetid vid besiktningstation förhindrar inställelse inom föreskriven tid. Inställelseterminens längd anses anpassad efter angivna båda situationer. Prövning av alla de påståenden om laga förfall som eljest måste förväntas ter sig dessutom för gruppen helt ogörlig. Beträffande frågan om försenad inställelse p. g. a. väntetid har gruppen övervägt någon form av dispens som utfärdades av bolaget och uppsköt senaste dag för inställelse men funnit att ett sådant förfarande skulle bli alltför svårhanterligt och komplicera övervakningen av besiktningsskyldighetens fullgörande. Den tänkta påföljden för utebliven inställelse — nämligen förbud mot fordonets framförande utan att besiktning skett — har inte i någotdera fallet förefallit gruppen orimlig. Härvid har påpekats möjligheten för den som är sjuk etc. att inställa fordonet genom annan och för den som inte bokat plats i tillräckligt god tid och därför p. g. a. köbildning inte kan få sitt fordon besiktigt vid en station att uppsöka en mindre fullbelagd sådan.

Remissyttrandena

Arbetsgruppens förslag har på samtliga punkter, såväl vad angår det materiella innehållet som beträffande den formella utformningen av författningarna, vunnit anslutning bland det helt övervägande antalet remissin-

stanser. Enligt *Föreningen Sveriges landsfogdar* fyller de av arbetsgruppen framförda förslagen högt ställda anspråk i fråga om att reglera verksamheten på ett klart och enkelt sätt och samtidigt åstadkomma ett rationellt förfarande. Liknande uttalanden förekommer från övriga bland remissorganen företrädade intressegrupper.

Promemorian har i de särskilda frågorna mött vissa synpunkter och erinringar vid remissbehandlingen. En redogörelse härutinnan lämnas i propositionen s. 32—38.

Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken

Gällande bestämmelser

I fråga om innehållet i gällande bestämmelser hänvisas till propositionen s. 39. En redogörelse för tidigare behandling av frågan om generell fartbegränsning återfinnes i utskottets utlåtande nr 4 år 1962.

1961 års trafiksäkerhetskommitté; remissyttrandena

Beträffande innehållet i trafiksäkerhetskommitténs betänkande och däröver avgivna remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 40—57.

Backspegel på vissa motorcyklar

I den inledningsvis nämnda skrivelsen den 18 september 1963 hemställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att åtgärder vidtages för komplettering av 4 § 1 mom. VTF med föreskrift om att trehjulig motorcykel med överbyggd förarplats skall vara försedd med backspegel, så placerad, att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken. Till stöd för sin hemställan anför styrelsen i huvudsak följande.

I marknaden förekommer trehjuliga motorcyklar med överbyggt förarutrymme, vilka beträffande möjligheterna för förarna att iakttaga bakomvarande trafik är att jämföras med bil. För att föraren på tillfredställande sätt skall kunna iakttaga bakomvarande trafik erfordras, enligt styrelsens mening, att sådant fordon är försett med för ändamålet lämpligt placerad backspegel. Oaktat förhållandet inte varit till avsevärd olägenhet, beroende på att sådana fordon som regel ändock är försedda med godtagbar backspegel, anser styrelsen det vara en brist, att bestämmelse härom ej finns. Styrelsen, som avser att komplettera och förnya de närmare föreskrifterna om olika anordningar på fordon inför det stundande överförandet av besiktningsverksamheten från statens bilinspektion till bilprovningssbolaget, anser därför en sådan bestämmelse nu böra införas.

Styrelsen hänvisar också till en av Underkommittén för vägtransporter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa utfärdad rekommendation i ämnet. Rekommendationen, vilken på underkommitténs uppdrag slutligt utformats inom arbetsgruppen för fordons konstruktion (se kommissionens dokument TRANS/SC1/168; TRANS/WP 29/54) är i översättning av följande lydelse i det nu aktuella hänseendet:

De stater som önska reglera utrustningen av fordon såvitt avser backspeglar mer ingående än som skett i 1949 års konvention rörande vägtrafik (bilaga 6 kapitel III b) rekommenderas att helt eller delvis antaga följande regler och att inte införa någon annan regel.

Antal

4. a) Motoreyklar, motoreyklar med sidvagn och andra motorfordon på tre hjul som ej är försedda med förarhytt eller slutet karosseri: ingen bindande föreskrift.

b) Motorfordon på tre hjul utrustade med förarhytt eller slutet karosseri: en backspegel.

Nordisk vägtrafikkommitté har förklarat sig intet ha att erinra emot bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning.

Departementschefen

Statistiken över trafikolycksfall 1963 visar en påtaglig förbättring av trafiksäkerheten relativt sett, d. v. s. om man beaktar, att under året inregistrerades inte mindre än i runt tal 250 000 nya fordon. Preliminära siffror ur statistiska centralbyråns månadsstatistik över polisundersökta vägtrafikolyckor under januari och februari 1964 visar emellertid en betydande stegring av antalet i sådana olyckor dödade och skadade personer i förhållande till 1963 års siffror. Stegningen är särskilt markant i fråga om svåra personskador. Även om ökningen är mindre framträdande vid en jämförelse med 1962 års statistik — antalet dödade i trafiken under februari månad visar samma siffra för åren 1962 och 1964 — är förhållandet oroväckande. Den omständigheten att fordonsparken kraftigt växer får inte leda till att man godtar en ständigt stegrad olyckssiffra som ofrånkomlig. Jag ser trafiksäkerheten som ett av departementets väsentligaste arbetsområden. Vid återkommande tillfällen har jag tidigare lämnat riksdagen utförliga redogörelser för de initiativ på detta område som tagits inom departementet och för det arbete på olika fronter som i saken bedrivs inom landet och i internationellt samarbete. Framför allt hänsynen till de rent mänskliga intressena kräver en intensifiering och ytterligare samordning av detta arbete. Uppgiften att finna nya vägar härför måste ständigt hållas aktuell.

I förevarande sammanhang behandlas två frågor som länge uppmärk-

sammats i debatten kring trafiksäkerheten, nämligen frågorna om kontroll av fordonens beskaffenhet och om tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Under senare tid har jag föreslagit flera reformer som, enligt min mening, sammantagna är ägnade att på ett avgörande sätt reducera fordonets roll såsom olycksfaktor. Den mest ingripande av dessa är den av statsmakterna förra året beslutade årliga säkerhetskontrollen av motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Vidare antogs under hösten 1963 ett förslag till lagstiftning, som innebär, att från och med innevarande års ingång inspektion kan ske hos bilförsäljare för att utröna beskaffenheten hos saluförda begagnade fordon. Jag åsyftar slutligen också det förslag till åtgärder för en effektivare typbesiktning som framlagts i propositionen 1964: 71.

En särskild arbetsgrupp har nu, som framgår av det föregående, utarbetat en promemoria, vari upptagits olika förslag med anledning av principbeslutet om årlig besiktning av vissa fordon. Förslagen har mottagits väl vid remissbehandlingen och synes mig i allt väsentligt kunna läggas till grund för bestämmelser i ämnet.

Gruppens förslag innebär, att besiktningarna materiellt och formellt inordnas i institutet kontrollbesiktning i vägtrafikförfattningarna. Från ett par håll har i remissyttranden rests invändningar emot att härigenom termen säkerhetsinspektion — som man anser vara en från allmänhetens synpunkt mera tilltalande beteckning — inte längre blir aktuell. Vidare anser motororganisationerna, att reglerna skulle bli mera lättförståeliga, om de upptogs i en fristående författning. Besiktningarnas syfte är visserligen att — inte minst i fordonsägarnas eget intresse — tillgodose trafiksäkerheten. Detsamma är emellertid i normalfallet huvudsyftet också med de kontrollbesiktningar som för närvarande företas. Någon anledning att med hänsyn till syftet särskilja de båda besiktningssystemen föreligger därför inte. Då dessutom såsom arbetsgruppen funnit enhetliga regler bör gälla för de nya besiktningarna och de redan nu föreskrivna kontrollbesiktningarna, biträder jag promemorian i denna del. Givetvis föreligger intet hinder emot att i upplysningsverksamheten kring de nya besiktningarna betona dessas egenskap av en säkerhetskontroll och beteckna dem därefter.

Besiktningarnas tekniska utförande — varom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såsom fastställts redan i principbeslutet, skall ha att närmare bestämma — bör alltså i princip omfatta endast för bedömning av trafiksäkerheten nödvändiga kontrollåtgärder. De protokoll över kontrollbesiktningarna som allmänheten skall erhålla torde bl. a. med hänsyn härtill kunna erhålla en rationell och lättfattlig utformning.

Jag anförde i anslutning till det förutberörda principförslaget om årlig fordonskontroll, att avkall på inspektionskraven inte bör ske utan synnerliga skäl. I remissyttrandena över promemorian är man i allmänhet inte främmande för tanken på ett provisorium i fråga om förhållandena vid besiktningarna under ett övergångsskede. Liksom hittills statens bilinspektion

haft att arbeta under delvis provisoriska förhållanden, utan att därför fordonskontrollen eftersatts, torde under en uppbyggnadstid bilprovningssbolaget kunna driva en effektiv kontroll, även om resurser i form av lokaler och utrustning inte motsvarar de krav som måste ställas på den utbyggda organisationen.

Arbetsgruppen har förordat vissa — vid remissbehandlingen genomgående godtagna — nya principer i fråga om körförbud. Dessa innebär i huvudsak följande. Körförbud skall alltid kunna meddelas av vederbörande förrättningsman vid besiktning. Länsstyrelserna skall inte längre sakligt pröva frågor om körförbud. Körförbud skall — som uteslutande påföljd — utan särskild prövning inträda, så snart i författningarna föreskriven eller särskilt meddelad frist för inställelse till kontrollbesiktning utlöper utan att inställelse skett. Körförbud skall upphöra att gälla i och med inställelse till besiktning. Vissa undantag om rätt att framföra fordon trots körförbud införes. Till vad arbetsgruppen sålunda och i övrigt anfört i denna del ansluter jag mig utom såtillvida, att jag finner bilprovningssbolagets förslag om ett formlöst förfarande för den som önskar påkalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning av körförbud välgrundat. Utfärdande av regler här om torde ankomma på Kungl. Maj:t, som i VTK upptagit föreskrifter om fullföljd av talan angående typbesiktning. — I sammanhanget vill jag påpeka, att hinder för förrättningsman vid flygande inspektion att — om fordonets beskaffenhet påkallar det — meddela körförbud inte bör anses föreligga av det skälet att körförbud för fordonet automatiskt inträtt till följd av försummad inställelse. — Med anledning av ett uttalande vid remissbehandlingen torde böra erinras om, att det förbud mot användande av fordon, varom 9 § VTF stadgar, inte är att jämställa med körförbud. Någon ändrad reglering av detta förfarande synes inte vara påkallad. Länsstyrelserna bibehåller enligt förslaget möjligheten att jämlikt 22 § VTF meddela föreläggande om kontrollbesiktning. Härigenom tillgodoses bl. a. önskemålet, att ett förbud enligt 9 § skall kunna följas upp på ett adekvat sätt. — Den befogenhet länsstyrelserna f. n. har enligt 22 § VTF att meddela körförbud och föreläggande tillkommer enligt 25 § 4 mom. andra stycket YTF beträffande fordon i yrkesmässig trafik även annan myndighet, som meddelat trafikillstånd. Denna bestämmelse har visat sig sakna praktisk betydelse och torde därför böra helt utgå. Jag föreslår vidare, att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon för personbefordran i yrkesmässig trafik och av fordon i uthyrningsrörelse, samtidigt som de i fråga om påföljd för underlåten inställelse m. m. erhåller en med övriga regler om kontrollbesiktning enhetlig utformning, överföres från YTF till VTF.

Det förslag jag framlägger till ändring i VTF bygger helt på promemorians i remissyttrandena godtagna innehåll rörande de åtgärder — i form av körförbud, föreläggande om ny besiktning eller godkännande — som fordonets vid besiktningen konstaterade beskaffenhet bör kunna för-

anleda. Tanken på övervakning — motsvarande den vid flygande inspektion — över att fel av ringa betydelse för trafiksäkerheten repareras får avvisas av skäl som arbetsgruppen anfört. Som riksåklagarämbetet påpekat är sådana fel undantagna i bestämmelserna om ansvar för brukande av bristfälliga fordon.

Jag delar den i promemorian hävdade uppfattningen, att en effektiv övervakning över att besiktningens bestämmelserna efterlevs är möjlig endast om, vid sidan av det märkessystem som fastställts genom principbeslutet om årlig fordonsbesiktning, föreskrifter ges om generell skyldighet att medföra besiktningssinstrument eller typintyg vid färd med fordon. Jag föreslår därför införande av en sådan regel jämte därav påkallade föreskrifter beträffande möjligheterna att utbekomma duplett av handlingarna i fråga ävensom erforderliga ansvarsbestämmelser. I sammanhanget bör beaktas vad bilprovningbolaget anfört om nödvändigheten av att särskilja duplett, avsedd att ersätta förlorat original, från i vanlig ordning utfärdad avskrift av samma handling.

Ehuru endast ett fåtal remissorgan haft någon invändning rörande behovet av reformen, har i flera yttranden påpekats vissa nackdelar av att det vid färd blir obligatoriskt att medföra besiktningshandling. Jag kan förstå och delvis ansluta mig till de synpunkter som därvid uttalats. Jag avser därför att, under förutsättning av bifall till mina förslag, snarast vidta åtgärder för att handlingarna för de syften, om vilka här är fråga, skall — i linje med vad Föreningen Sveriges landsfogdar anfört och också i huvudsak med statspolisintendentens önskemål — kunna ersättas med en speciellt för vederbörande fordon utfärdad vagnbok. — Även om vägande skäl kan anföras för riksåklagarämbetets och statspolisintendentens uppfattning, att föreskriften om medförande av besiktningshandling inte bör modifieras efter mönstret i 69 § VTF, har jag stannat för att härutinnan inte göra någon åtskillnad i förhållande till bestämmelserna om körkort och övriga i stadgandet avsedda handlingar.

Systemet för övervakning av bestämmelsernas efterlevnad förutsätter en rad detaljföreskrifter angående antecknings- och uppgiftsskyldighet, varom jag ämnar sedermera framlägga förslag för Kungl. Maj:t. Härvid avser jag att också föreslå, att körförbud som meddelas vid besiktning — såsom sedan den 1 januari i år är stadgat rörande körförbud meddelat vid flygande inspektion och inspektion hos försäljare — skall utmärkas på fordonen.

Jag vill erinra om, att frågan om en reformering av förfarandet för fordonsregistrering är aktuell. Den utredning jag tidigare förutskickat torde komma till stånd inom kort. En reform i detta hänseende kan givetvis komma att skapa nya förutsättningar för övervakning av att körförbud och besiktningsskyldighet efterkommes.

Beträffande flygande inspektion har i promemorian inte föreslagits an-

nan ändring i VTF än vad som föranledes av de ändrade reglerna om körförbud. Då bilprovningssbolaget över huvud taget inte bör ha någon uppgift i fråga om övervakning av att besiktningsskyldighet iakttas, kan jag inte biträda vad länsstyrelsen i Östergötlands län anfört om överförande i viss del av uppföljningen beträffande föreläggande vid flygande inspektion från förrättningsmannen till befattningshavare inom bolaget. Statspolisintendenten framhåller i sammanhanget angelägenheten av sådan ändring i 23 § VTF att anträffande på väg inte längre förutsättes för rätt att företa flygande inspektion. Jag föreslår, för att tillgodose de synpunkter som föranlett denna hemställan, att Kungl. Maj:t ges befogenhet att närmare bestämma i vilken omfattning flygande inspektion skall få ske. Det bör öppnas möjlighet för vederbörande bilinspektör eller polisman att inspektera fordon, som, ehuru det uppenbarligen framförts i trafik, hunnit föras av vägen innan denne kommer till platsen. Behov av en sådan möjlighet torde vara särskilt uttalat beträffande fordon som varit inblandat i en trafikolycka. De nya bestämmelserna bör inte kunna åberopas till stöd för någon rätt att, utöver den polisman kan äga enligt gällande allmänna regler, beträda enskilt område.

Företas registreringsbesiktning av fordon som är underkastade bestämmelserna om periodisk kontrollbesiktning bör i förekommande fall registreringsbesiktningen tillika gälla som kontrollbesiktning så att märke åsätts fordon, som uppfyller de härför i 24 § 3 mom. första stycket i dess föreslagna lydelse angivna förutsättningarna. Om märket bör gälla vad som sägs i samma mom. andra stycket. Föreläggande om inställelse till ny registreringsbesiktning ävensom körförbud bör i förekommande fall meddelas vid registreringsbesiktning av registrerat fordon. Dessa synpunkter föranleder ändrad lydelse av 14 § 1 mom. VTF.

Om innehållet i författningsförslagen vill jag tillägga, att jag funnit de närmare föreskrifterna om kontrollbesiktning och särskild kopplingsbesiktning — liksom är fallet beträffande registrerings- och typbesiktningarna — böra till alla delar upptagas i VTK, vilket bör föranleda, att föreskrifterna i nuvarande 24 § 2 och 3 mom. och 24 a § andra stycket VTF utgår.

Det har förutsatts i det förutnämnda principbeslutet, att för all besiktningens verksamhet inom bilprovningssbolaget skall svara särskilda, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen auktoriserade befattningshavare i bolaget, vilka skall stå under styrelsens tillsyn och vilkas ställning skall anses förenad med ämbetsansvar. Detta torde inte nödvändiggöra, att den direkta verksamheten skall handhas av dessa besiktningmän. Det är uppenbarligen uteslutet, att de skall kunna i detalj följa varje besiktning eller ens meddela alla förekommande beslut. Körförbudsfrågor bör emellertid, som arbetsgruppen uttalat, alltid avgöras direkt av besiktningssmannen, som också bör omedelbart svara för registrerings- och kopplingsbesiktningar. Med anledning

av vad riksåklagarämbetet anfört i denna del vill jag såsom min mening uttala, att handlingarna i inspektionsärenden torde bli att anse som allmänna handlingar.

I enlighet med arbetsgruppens förslag bör i VTF upptas huvudregeln angående omfattningen av den nya besiktningsskyldigheten och — mot bakgrund av beslutet om en successiv utbyggnad av verksamheten — Kungl. Maj:t bemyndigas att meddela undantag från denna huvudregel. Det bör också läggas i Kungl. Maj:ts hand att utfärda bestämmelser om inställelsetid för fordonen. Jag biträder även i övrigt vad som anförts i promemorian rörande den författningsmässiga utformningen av de erforderliga bestämmelserna.

Rörande innehållet i de författningar, till vilka jag senare — under givna förutsättningar — har att framlägga förslag, torde jag få anföra följande.

Promemorians innehåll synes mig i huvuddrag väl ägnat att läggas till grund för förslagen. Jag avser således, bland annat, att föreslå, att fordonens årsmodell skall tas till utgångspunkt vid bestämmande av inställelleskyldigheten, och att denna tills vidare endast skall omfatta fordon av 1960 eller tidigare års modell. I fråga om inställellesystemet, som skall utformas efter i huvudsak de principer utredningen angående kontrollbesiktning av bilar utarbetat, möter bl. a. problemet om verkstadsbranschens kapacitet under sommarsäsongen och inställelsernas anpassning härefter. Ehuru jag är väl medveten om toppbelastningen på verkstäderna under försommaren och svårigheterna därefter med hänsyn till semesterledighet för personalen, anser jag arbetsgruppens förslag, att endast två sommar-månader bör uteslutas som inställelsemånader — och att således fordonen efter slutsiffrorna i registreringsnumren fördelas på tio inställelsemånader — i allmänhetens intresse böra prövas. Befinnes mot mitt antagande svårigheter av betydelse komma att uppstå med berörda system, bör givetvis frågan omprövas. De frågor om »januari- och februaribilarna» som upptagits i promemorian och remissvaren däröver torde böra avgöras av Kungl. Maj:t på grundval av den vid beslutet föreliggande situationen. För släpvagnarna bör som gruppen föreslår inga särskilda inställelseterminer gälla. Statspolisintendentens förslag om motsvarande regel för motorcyklar är jag åtminstone tills vidare inte beredd att förordra.

En presumtion för bristfälligheter hos fordonen har föranlett, att vid inställelsefrists utgång körförbud föreslås automatiskt skola inträda, om fordonet inte besiktigats. Rent principiellt bör detta förhållande inte förändras av att orsaken till den uteblivna inställelsen är att söka i personliga förhinder för vederbörande ägare. Med hänsyn härtill och på de skäl arbetsgruppen anfört delar jag den i promemorian hävdade meningen, att ägare av fordon, även om han kan åberopa laga förfall eller väntetid vid besiktningstation, i princip ej bör få bruka sitt fordon, sedan inställelsefristen utgått, förr än det vid besiktningen konstaterats, att fordonet inte

är trafikfarligt. Uppfattningen delas av det allt övervägande antalet remissinstanser.

Enligt 10 § 4 mom. VTF gäller som förutsättning för fordons registrering, att registreringsbesiktning skett eller fordonet upptagits i typintyg inom ett år före registreringsansökningen. Genom 1955 års förordning om tillfälligt upphävande av viss i VTF föreskriven besiktningskyldighet m. m. (SFS 1955: 98) har detta villkor ävensom motsvarande villkor enligt 12 § 1 mom. 3 punkten och 13 § 1 mom. 3 punkten VTF för fordons brukande enligt interimslicens och saluvagnslicens i princip upphävts dels såvitt avser reservregistrerade personbilar och motoreyklar yngre än fem år — räknat från första registreringsdagen — vilka varit avregistrerade högst sex månader, dels beträffande andra reservregistrerade fordon som godkänts vid kontrollbesiktning inom ett år före registreringsansökningen eller brukandet. Förordningen gäller enligt senast utfärdad kungörelse om giltighetstiden (SFS 1958: 323) tills vidare. Av förarbetena till förordningen framgår, att en omprövning i ämnet förutsatts skola ske i samband med att frågan om periodisk fordonskontroll erhöll sin lösning. Jag föreslår nu, att nämnda förordning upphäves och att eftergiften genom viss ändring av de nämnda paragraferna bibehålles såtillvida, att i fråga om reservregistrerade fordon kontrollbesiktning inom ett år före registreringsansökningen respektive brukandet skall kunna ersätta den föreskrivna registreringsbesiktningen eller upptagandet i typintyg.

Jag övergår härefter till frågan om tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken.

Den redogörelse av 1961 års trafiksäkerhetskommitté som framlades i november 1961 och behandlade erfarenheterna av hastighetsbegränsningarna samma år mottogs i stort sett positivt men föranledde dock en del kritik i remissyttrandena däröver och i den allmänna debatten. Då kommittén nu framlagt sitt betänkande på grundval av försöksverksamheten såsom helhet, d. v. s. i fråga om de begränsningar som gällt under åren 1961 och 1962, är anslutningen i remissvaren i det närmaste total till kommitténs uppfattning, att tillfällig hastighetsbegränsning av den art som prövats är ett tjänligt instrument till förebyggande av allrahelst svårare trafikolyckor. Den uppföljning statens trafiksäkerhetsråd verkställt av fartbegränsningarna under sommaren 1963 stöder i allt det av kommittén framlagda utredningsresultatet. Jag anser mig därför kunna fastställa, att man här funnit ett effektivt medel att nedbringa antalet olyckor i trafiken. Ett mycket väsentligt konstaterande i sammanhanget är, att de meddelade föreskrifterna i påfallande hög grad lojalt följts av fordonsförarna.

Det har från något håll vid remissbehandlingen anförts och har också vid olika tillfällen gjorts gällande i andra sammanhang, att en markant ökning av antalet trafikolyckor trots fartbegränsningen ägt rum under jul- och nyårshelgerna 1963—64. Statens trafiksäkerhetsråd — som ännu inte kun-

nat insamla och slutligt bearbeta allt material rörande denna begränsning — har tillhandahållit mig vissa preliminära uppgifter om begränsningens effekt. En jämförelse har gjorts, avseende bl. a. årsskiftena fr. o. m. 1960/61, mellan för varje årsskifte hastighetsbegränsningsperioden över jul-, nyår- och trettonhelgerna, å ena, samt föregående och efterföljande frifartsperioder (1/12—ca 20/12 och ca 8/1—31/1) å andra sidan. Jämförelsen visar dagsmedeltalen för de olika perioderna av samtliga olyckor och av olyckor som medfört personskada. I båda hänseendena visar siffrorna för den senaste begränsningen, liksom i fråga om de föregående, en markant nedgång för begränsningsperioden i förhållande till de omgivande perioderna. Personskadeolyckorna minskade senaste årsskiftet från period 1 till 2 med 34,5 procent och ökade från period 2 till 3 med 27,9 procent. 1960/61 var motsvarande värden: 31,4 och 43,1; 1961/62: 33,3 och 38,3; samt 1962/63: 29,6 och 16,8. Olyckskurvan ligger emellertid totalt sett — såväl under hastighetsbegränsningsperioden som under perioderna med fri fart — på en högre nivå vid senaste årsskiftet. Med reservation för siffrornas preliminära karaktär och för de från vetenskaplig synpunkt grova beräkningarna kan sägas, att materialet inte på något sätt jävar påståendet om den tillfälliga hastighetsbegränsningens reducerande effekt på trafikolycksfallen utan tvärtom ger ett visst stöd för påståendet.

De företagna utredningarna får anses ge tillfredsställande belägg för att hastighetsbegränsningarna, sådana de hittills genomförts, inte inneburit någon olägenhet från trafikteknisk eller trafikekonomisk synpunkt av sådan betydelse, att institutet av den anledningen inte bör användas.

Stadgandet i 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen om rätt för Kungl. Maj:t att, då särskilda förhållanden påkallar det, föreskriva hastighetsbegränsning för viss tid, infördes, som framgår av uttalandet vid dess tillkomst (prop. 1961: 130; L²U 48) för att möjliggöra en försöksverksamhet. Efter resultatet av denna verksamhet skulle beslutas om institutets fortsatta användning.

Jag föreslår nu, mot bakgrund av det förut anförda, att institutet tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken fortsättningsvis så länge trafikbilden är väsentligen oförändrad regelbundet utnyttjas i trafiksäkerhetens intresse.

En rad synpunkter på och önskemål om innehållet i kommande författningar om tillfällig hastighetsbegränsning har framkommit vid remissbehandlingen av kommitténs förslag. Någon radikal förändring i uppläggningsen i förhållande till de hittills meddelade bestämmelserna anser jag mig för närvarande inte böra förorda. Ehuru de kommande begränsningarna inte längre skall karakteriseras som försök i samma mening som de tidigare företagna, kommer de givetvis att med största uppmärksamhet följas av berörda myndigheter och andra trafiksäkerhetsorgan. Jag ämnar fortlöpande tillse, att utvecklingen bevakas och att materialet bearbetas och redovi-

sas på ett sådant sätt att vunna erfarenheter tillvaratas vid utformandet av kommande bestämmelser och i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet över huvud taget. Den av kommitténs experter utarbetade redovisningen av och redogörelsen för undersökningarna kommer också i fortsättningen att utnyttjas som en synnerligen värdefull källa till information.

Åtskilliga remissinstanser har som alternativ till eller medel för reduktion av trafikolyckorna vid sidan av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna pekat på åtgärder i form av vägförbättringar eller särskilda trafikföreskrifter på trafikfarliga vägavsnitt. Givetvis får hastighetsbegränsningarna inte uppfattas som något universalmedel i strävandena att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Som jag inledningsvis antytt måste trafiksäkerhetsproblemet angripas från olika utgångspunkter med anlitande av till utformning och verkningar olika instrument. Vad beträffar frågan om speciella åtgärder på trafikfarliga vägavsnitt redogjorde jag i den proposition, vari det principiella förslaget om årlig fordonsbesiktning framlades, för en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företagen undersökning rörande särskilt olycksbelastade vägsträckor. Denna undersökning fullföljes och bearbetas fortlöpande och har i flera fall lett till konkreta åtgärder. I avvaktan på att resultaten i större omfattning kan avsättas i vägombyggnads- och vägförbättringsarbeten torde efter omständigheterna i det särskilda fallet anpassade lokala trafikföreskrifter kunna få en påtaglig effekt. Radikala sådana föreskrifter bör gälla för vägsträckor med erfarenhetsmässigt särskilt hög olycksfrekvens. En nära kontakt i dessa frågor mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande myndigheter som svarar för den lokala trafikregleringen har inletts.

Jag vill slutligen föreslå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om ändring av utrustningsbestämmelserna, såvitt rör backspegel på trehjulig motorcykel med förarhytt eller slutet karosseri, föranleder erforderlig författningsändring.

Utskottet

Utskottet har icke något att anmärka mot de i propositionen föreslagna författningsändringarna eller mot vad departementschefen anfört angående tillämpningen framdeles av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Utskottet får därför hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot förevarande proposition, nr 132.

Stockholm den 5 maj 1964

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, Svante Kristiansson*, Jonasson, Herbert Larsson, Wirmark* och Gunnar Pettersson*;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö*, Persson i Tandö*, Mattsson och Wennerfors*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.