

## Nr 42

*Utlåtande i anledning av motion om lagstiftning mot trafikfarlig bilförsäljning.*

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare och till lagutskott hänvisad motion, nr 264 av herr *Eriksson* i Bäckmora m. fl.

I motionen hemställes

»att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till sådan lagstiftning att trafikfarlig bilförsäljning förhindras».

**Gällande bestämmelser**

Bestämmelserna om *fordons beskaffenhet och utrustning* intar en central plats i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (VTF). Enligt 2 § i förordningen får fordon tas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Beträffande bilar, motorecyklar, traktorer och motorredskap, släpfordon och efterfordon, cyklar samt fordon, förspända med dragare, meddelas i dessa hänseenden särskilda bestämmelser i 3—8 §§ VTF.

Brukas fordon på väg, oaktat fordonet inte överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning straffas ägaren enligt 65 § VTF med böter, högst femhundra kronor. Dock skall inte dömas till straff om bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet endast avsåg att med anledning av skada, som uppkommit under färd, föra fordonet till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara inte var förenad därmed.

Straffbestämmelserna gäller i första hand ägaren. Denne går dock fri om han visar att han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordons brukande. Föraren är förfallen till ansvar endast om han ägde vetenskap om hindret för fordons brukande.

I VTF finns åtskilliga bestämmelser som syftar till att genom *kontrollåtgärder* av olika slag höja bilparkens standard. Kontrollen sker dels genom registrerings- och typbesiktning, dels genom löpande fordonskontroll.

Regler om *registrerings- och typbesiktning* återfinns i 14 och 15 §§ VTF.

Hos länsstyrelse skall föras bilregister, upptagande bl. a. motorfordon och släpfordon. Vad med motorfordon och släpfordon förstås framgår av 1 § VTF. Såsom villkor för ett fordons registrering — vilken med vissa

speciella undantag är en förutsättning för att fordonet skall få användas — gäller, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning, varöver besiktningssinstrument utfärdats, eller upptagits i typintyg, samt att fordonet ej därefter underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i instrumentet eller intyget. Svensk tillverkare av motor- och släpfordon eller i Sverige bosatt generalagent för utländsk tillverkare av sådana fordon kan erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade genom typbesiktning. Om fordon enligt typintyg, som utfärdats av tillverkare eller generalagent med dylikt tillstånd, överensstämmer med eller förete endast vissa smärre avvikelser från godkänt typfordon, skall anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Registrerat fordon, som undergått sådan ändring att det icke längre överensstämmer med uppgifterna i besiktningssinstrumentet eller typintyget, skall inställas för registreringsbesiktning.

Vid registreringsbesiktning sker kontroll av samtliga fordonsdetaljer. Vidare sker bl. a. uppmätning av fordonets längd, bredd, hjulbas och eventuellt lastutrymme. Typbesiktning utföres på i princip samma sätt som registreringsbesiktning.

Den *löpande fordonskontrollen* sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom undersökning och kontrollbesiktning vid s. k. flygande inspektion, dels genom inspektion och kontroll hos försäljare av begagnade fordon, dels genom periodisk kontrollbesiktning, dels ock beträffande kopplingsanordningar genom s. k. särskild kopplingsbesiktning.

Enligt 22 § VTF äger länsstyrelse förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet till kontrollbesiktning enligt 24 §. Undanhålles fordonet besiktning inträder automatiskt körförbud.

I 23 § VTF stadgas, att av länsstyrelse därtill förordnad polisman liksom trafikinspektör eller bilinspektör i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer äger undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, *flygande inspektion*. Inspektionen kan utföras stickprovvis och — i motsats till den undersökning polisman äger företaga enligt en allmän bestämmelse i 9 § VTF — utan särskild anledning föreligger antaga, att fordonet är bristfälligt i något avseende. Om fordonet är så bristfälligt, att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller intill dess kontrollbesiktning företas. Om fordonet anses vara bristfälligt i mindre omfattning, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran inte anses tillräcklig, förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristfälligheterna och att därefter inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Undanhålles fordonet sådan besiktning inträder automatiskt körförbud för fordonet. Är bristfälligheterna av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssyn-

punkt, äger förrättningsmannen i stället förelägga vederbörande att inom viss tid styrka — genom intyg av polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt — att bristfälligheterna avhjälpes.

Enligt 23 a § VTF äger trafikinspektör eller bilinspektör företa inspektion hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen (*inspektion hos försäljare*). Stadgandet har föränletts av önskemålet om kontroll över handeln med begagnade bilar i syfte att hindra försäljning av trafikfarliga fordon. Inspektionen sker i regel stickprovsvis. Tillsynen begränsas till åtgärder, som motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Ger kontrollen anledning därtill kan körförbud för inspekterat fordon meddelas.

Bestämmelser rörande *periodisk kontrollbesiktning finns i 24 § VTF*. Däri stadgas bl. a., att registrerat motor- eller släpfordon, vilket är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med be-teckning därom, ävensom registrerat motorfordon, som användes för öv-ningskörning i körskola, skall inom ett år efter närmast föregående besikt-ning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. Annat registrerat motor-fordon och annan registrerad släpvagn skall, om fordonet är minst tre år gammalt, årligen undergå kontrollbesiktning. Besiktning sker inom det för ändamålet bildade Aktiebolaget Svensk bilprovning och omfattar i princip endast för bedömande av trafiksäkerheten nödvändiga kontrollåtgärder. I kontrollen ingår bl. a. provkörning, kontroll av styrinrättning, hjul och axlar, chassi, bromsar, karosseri, avgassystem jämte ljuddämpare, elek-trisk utrustning och reflexanordningar samt däck och fälgar. Vid kontroll-besiktning skall fordonet godkännas eller, om det inte kan ske, föreläggan-de ges om ny besiktning eller körförbud meddelas. Underlåter någon att inställa fordon till ny besiktning inträder automatiskt körförbud.

### Motionen

I motionen anförts bl. a. att den årliga fordonskontrollen inte kan elimi-nera alla trafikfarliga fordon. Detta aktualiserar frågan om införandet av ett tillägg till vägtrafikförordningens ansvarsbestämmelser. Detta tillägg bör enligt motionärerna utformas så att inte bara den som kör ett trafikfarligt fordon utan också säljaren av ett fordon, som vid försäljningen är trafik-farligt, skall dömas till ansvar. Det skulle också anför motionärerna vara värdefullt om den som köpt bilen kunde föra skadeståndstalan mot bilför-säljaren. En sådan skadeståndstalan skulle kunna medföra skyldighet för säljaren att antingen ta tillbaka bilen och återbetala köpeskillingen eller att reparera den så att den blir trafiksäker, utan kostnad för köparen.

Motionärerna nämner i fortsättningen att Motorbranschens riksförbund år 1962 antagit vissa riktlinjer för handeln med begagnade bilar. Dessa riktlinjer innebär att organisationens medlemmar förbinder sig att endast sälja trafiksäkra bilar. I praktiken innebär det att bilhandlaren utan kostnad för kunden skall reparera en bil som han sålt och som visar sig vara trafikfarlig. Då det torde finnas åtskilliga bilhandlare, som icke är anslutna till riksförbundet, bör man enligt motionärernas mening införa straffpåföljd för personer som försäljer bilar, som icke uppfyller de säkerhetskrav som förbundets medlemmar tillämpar.

---

Den i motionen omnämnda, av Motorbranschens riksförbund utfärdade rekommendationen innebär att till brukare endast får säljas sådana fordon som uppfyller de krav som fastställts för den statliga kontrollbesiktningen.

### **1963 års riksdag**

De i det föregående nämnda bestämmelserna i 23 a § VTF rörande kontroll över handeln med begagnade bilar tillkom genom statsmakternas beslut år 1963 (prop. 1963: 200, 3LU 43, rskr. 422). Reformen grundades på ett förslag som framlagts av en inom kommunikationsdepartementet särskilt tillsatt arbetsgrupp.

I den av arbetsgruppen upprättade promemorian diskuterades även vissa alternativa former för kontroll, såsom obligatorisk kontrollbesiktning i samband med varje ägarbyte och auktorisation av bilhandeln.

Sedan beslut fattats om årlig säkerhetsinspektion av vissa äldre bilar var det enligt arbetsgruppens mening inte motiverat att — såsom 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog och som ånyo aktualiserats vid remissbehandlingen av betänkandet om säkerhetsinspektion och vid trafiksäkerhetsinventeringen — utöver detta även införa obligatorisk kontrollbesiktning i samband med varje ägarbyte beträffande fordon över fem år eller att införa lagstadgad skyldighet att vid försäljning förete testprotokoll, utfärdat av objektiv anstalt. Även frågan om auktorisation av bilhandeln hade i viss mån kommit i annat läge genom säkerhetsinspektionen, men det avgörande skälet mot detta förslag ansågs alltjämt vara de olägenheter i form av konkurrensbegränsningar m. m. som skulle bli följden av att auktorisation infördes. Därtill kom att såväl förslaget om auktorisation som förslaget om lagstadgad skyldighet att förete testprotokoll stod i strid mot arbetsgruppens uppfattning om att den erforderliga saneringen huvudsakligen borde ske genom åtgärder inom branschen.

Arbetsgruppens förslag om inspektion av begagnade fordon hos försäljare lämnades i huvudsak utan erinran vid remissbehandlingen.

Den av arbetsgruppen avvisade tanken på obligatorisk besiktning vid överlåtelse upptogs endast i ett par yttranden. Också alternativet att införa ett auktorisationssystem inom bilhandeln förordades endast på något håll. Riksåklagarämbetet framhöll att de fördelar i form av en sanering av bilbranschen och ytterst en ökad trafiksäkerhet som stod att vinna med ett sådant system väl torde uppväga de därmed förenade olägenheterna i form av konkurrensbegränsningar. Om ej ett auktorisationssystem infördes syntes det enligt ämbetets mening böra övervägas att kriminalisera yrkesmässigt saluförande av trafikfarliga fordon. Liknande synpunkter anfördes av Föreningen Sveriges stadsfiskaler. Enligt Föreningen Sveriges häradsövdingar förelåg goda skäl för undersökning huruvida inte straffbestämmelse borde införas för den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet säljer trafikfarliga motorfordon. Enligt föreningens mening torde stickprovvis förekommande inspektioner inte vara till fyllest för att avskräcka mindre nogräknade försäljare från att sälja trafikfarliga fordon.

Föredragande departementschefen anförde bl. a. (prop. s. 27) att en så långt gående åtgärd som införande av besiktningstvång vid överlåtelse av fordon inte borde tillgripas. Om frågan kunde vinna en acceptabel lösning på annat sätt ansåg han sig vidare inte kunna förorda ett så avsevärt ingrepp i näringsfriheten som ett system med offentlig auktorisation inom bilhandeln skulle innebära. Han ansåg sig inte heller kunna tillstyrka att yrkesmässig försäljning av trafikfarliga fordon kriminaliserades. Departementschefen ansåg arbetsgruppens förslag vara väl anpassat till den föreliggande situationen och anslöt sig i princip därtill.

Tredje lagutskottet fann den framlagda lösningen väl avvägd och uttalade att den fick anses utgöra ett lämpligt steg mot ytterligare säkerhet i trafiken. Ett genomförande av möjligheten till inspektion hos försäljare verkade enligt utskottet — i förening med säkerhetsinspektionen — i den riktningen att den övervägande delen av trafikfarliga fordon antingen sattes i tillfredsställande skick eller utrangerades, varigenom de svåraste olägenheterna på området skulle bortfalla.

### 1968 års riksdag

I två vid 1968 års riksdag väckta motioner (I: 32 och II: 38) hemställdes om utredning angående en fullständig kontroll av bilhandel och bilreparationer för att eliminera olägenheter ur trafiksäkerhets- och konsumentsynpunkt.

Av intresse i detta sammanhang är särskilt statens trafiksäkerhetsverks remissyttrande i ärendet. Verket anförde bl. a. att förhållandena i de av motionärerna berörda hänseendena undergått en avsevärd förbättring genom införandet av den periodiska kontrollbesiktningen och inspektionen

hos försäljare. Trots detta visade rapporterna från Aktiebolaget Svensk bilprovningens verksamhet att brister från trafiksäkerhetssynpunkt fortfarande finns beträffande fordonens tillstånd och beskaffenhet. Orsaken härtill angavs vara bl. a. att bilägarna underlåter att hålla sina fordon i trafiksäkert skick av okunnighet eller av ekonomiska skäl.

På hemställan av allmänna beredningsutskottet blev motionerna avslagna av riksdagen (ABU 1968: 16).

Här kan även hänvisas till utlåtande i liknande ärende vid innevarande års riksdag (ABU 1969: 38).

### **1969 års riksdag**

Riksdagen har under vårsessionen innevarande år behandlat propositionen 1969: 30 angående riktlinjer för den fortsatta utformningen av fordonsregistreringen m. m.

Enligt propositionen skall central registerföring ske med tillämpning av ADB-teknik. Handläggningen av registrerings- och anmälningssärenden skall även i fortsättningen vara decentraliserad och knuten till länsstyrelserna. Statens trafiksäkerhetsverk skall bli centralt ansvarig instans för registreringsverksamheten. Ansvar för själva registerföringen och driften av dataanläggningen skall tillkomma statistiska centralbyrån.

I propositionen har vidare redovisats riktlinjer för den närmare utformningen av registrerings- och anmälningssärendena, fordonsskatteförfarandet, kontrollen över fordonbeståndet etc.

I propositionen framhålls bl. a. att den registrering av olika slags motorfordon, som sker i länsstyrelsernas bilregister, skall tjäna flera ändamål, vilka vart och ett ställer sina särskilda krav på registrens utformning. Genom registreringen skall sålunda skapas ett informationsunderlag, som i första hand kan utnyttjas inom trafiksäkerhetsområdet för skilda slag av utrednings- och planeringsaktiviteter samt för kontroll av fordonbeståndet i olika hänseenden. Snabb och aktuell information ur registren är av väsentlig betydelse för polisen i dess trafikövervaknings- och spaningsarbete. Registerinnehållet utgör vidare bl. a. underlag för debitering och uppbörd av fordonsskatt och för kontroll av att trafikförsäkringsskyldigheten fullgörs.

De krav som sålunda ställs på bilregistren har under senare år inte kunnat tillgodoses på ett tillfredställande sätt. Dessa förhållanden har föranlett förslaget till en ändring av bilregistreringssystemet. En väsentlig uppgift har härvid varit att ge registreringssystemet en sådan utformning att möjligheter skapas för en effektivare kontroll över fordonbeståndet. En grundläggande förutsättning härför är att man har tillgång till ett register, som innehåller erforderliga data och som är aktuellt och tillförlitligt. Propositionen syftar till att skapa ett sådant register. Själva kontrollen avses skola

ske genom ett kontrollmärkessystem. — Omläggningen till det nya systemet beräknas ske successivt under åren 1972 och 1973.

Riksdagen har lämnat propositionen utan erinran.

### **Konsumentutredningen**

Konsumentutredningen tillkallades enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1967 för att utreda riktlinjerna för den statliga konsumentupplysningen samt därmed sammanhängande forsknings-, provnings- och undersökningsverksamhet. De ursprungliga direktiven för utredningen har den 20 september 1968 utvidgats till att omfatta även konsumentupplysning om personbilar (1969 års riksdagsberättelse H: 9).

Utredningsarbetet skall enligt direktiven inriktas på att utreda möjligheterna att åstadkomma en allsidig konsumentupplysning om personbilar. Upplysningsverksamheten bör avse såväl tekniska egenskaper som ekonomiska faktorer som har betydelse för konsumenten. Det skall beaktas att formen för och organisationen av verksamheten måste påverkas av de i författningar och anvisningar angivna kraven på bilarnas konstruktion och egenskaper samt av den besiktnings- och kontrollverksamhet som sker i anslutning därtill.

En huvuduppgift för utredningen blir enligt direktiven att söka finna en lämplig form för den undersöknings- och provningsverksamhet som måste ligga till grund för konsumentupplysning om personbilar. Härvid anmäler sig frågan i vilken utsträckning och på vilket sätt de data och kontrolluppgifter som kommer fram vid bl. a. bilbesiktningar kan utnyttjas i verksamheten. Utredningen skall undersöka om det är möjligt att i undersöknings- och provningsverksamheten utnyttja resurserna hos bilbesiktningsorgan och institutioner med teknisk inriktning samt att engagera dessa organ i arbetet.

I direktiven framhålls att det är av största betydelse att utredningen beaktar att bilinformationen i möjligaste mån skall tillgodose också trafik-säkerhetssyften. Samråd skall ske med trafiksäkerhetsverket, Aktiebolaget Svensk bilprovning samt andra myndigheter, institutioner och utredningar som sysslar med bilsäkerhetsfrågor eller med andra utredningsuppdraget närliggande frågor.

### **Enkel fråga**

I ett i andra kammaren den 9 maj 1969 lämnat svar på enkel fråga av herr Bergqvist angående sanering av handeln med begagnade bilar anförde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, följande:

Jag är medveten om att handeln med begagnade bilar utgör en marknad

där intresset av skydd för konsumenterna är framträdande. Detta sammanhänger framför allt med svårigheterna för den enskilde köparen att kontrollera bilens skick. Jag har inte fått kännedom om sådana missförhållanden inom branschen, att de civilrättsliga eller straffrättsliga regler som gäller behöver ändras.

### Utskottet

I vägtrafikförordningen finns bestämmelser om ansvar för ägare och förare av fordon som till sin beskaffenhet och utrustning inte överensstämmer med förordningens bestämmelser eller med stöd därav meddelade föreskrifter. I övrigt finns i förordningen åtskilliga bestämmelser som syftar till att genom kontrollåtgärder av olika slag höja bilparkens standard. Kontrollen sker dels genom registrerings- och typbesiktning, dels genom löpande fordonskontroll. Till den senare kategorin hör flygande inspektion, inspektion hos försäljare och periodisk kontrollbesiktning. Bestämmelserna om inspektion hos försäljare och årlig kontrollbesiktning av äldre fordon trädde i kraft den 1 januari 1964, respektive den 1 januari 1965.

I motionen hemställs att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t begära förslag till sådan lagstiftning att försäljning av trafikfarliga bilar förhindras. Innebörden i förslaget är att bestämmelser, som stadgar straff för den som säljer en trafikfarlig bil, skall införas.

Frågan om kriminalisering av yrkesmässig försäljning av trafikfarliga fordon övervägdes år 1963 i samband med att bestämmelserna om inspektion hos försäljare tillkom. Tanken på en sådan kriminalisering avvisades emellertid. Avgörande var härvid att ett genomförande av möjligheten till inspektion hos försäljare i förening med den årliga kontrollbesiktningen av äldre fordon verkade i den riktningen att den övervägande delen av trafikfarliga fordon antingen sattes i tillfredsställande skick eller utrangerades, varigenom de svåraste olägenheterna skulle bortfalla. En avsevärd förbättring av förhållandena på området synes också ha inträtt. Rapporterna från Aktiebolaget Svensk bilprovningens verksamhet visar emellertid att brister från trafiksäkerhetssynpunkt fortfarande finns beträffande fordonens tillstånd och beskaffenhet. Mot bakgrund härav är det angeläget att kontrollen över fordonsbeståndet skärps. Ett steg i den riktningen har nyligen tagits genom statsmakternas principbeslut om övergång till ett nytt bilregistreringssystem. Ett av syftena med det nya systemet är att skapa förutsättningar för en effektivare fordonskontroll. Ytterligare åtgärder synes för närvarande inte erforderliga. Frågan bör emellertid följas med uppmärksamhet.

Utskottet vill i anledning av motionsyrkandet erinra om att den som säljer ett trafikfarligt motorfordon i regel också torde ha tagit sådan befattning med fordonet att han kan straffas som ägare eller förare.



På grund av det anförda får utskottet hemställa  
att motionen II: 264 icke föranleder någon riksdagens  
åtgärd.

Stockholm den 13 maj 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

**ERIK GREBÄCK**

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Nils-Eric Gustafsson (cp), Erik Jansson (s), fröken Ranmark (s) och herr Svenungsson (m);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Hedin (m), Hammarberg (s), Åberg (fp)\*, Johnsson i Blentarp (s), Sörenson (s) och Josefson i Arrie (cp).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.