



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1928:11
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG TILL VISSA ÄNDRINGAR
I BESTÄMMELSERNA RÖRANDE

AUTOMOBILBESIKTNINGSVÄSENDET

M. M.

AVGIVET AV

1927 ÅRS MOTORFORDONSSAKKUNNIGA



S T O C K H O L M

1 9 2 8



Statens offentliga utredningar 1928

Kronologisk förteckning

1. Utrikesdepartementets organisation. Norstedt. (6), 49 s. **U.**
2. Yttrande och förslag angående revision av gällande förordningar om kommunalstyrelse på landet och i stad m. m. Almqvist & Wiksell, Uppsala. 160 s. **S.**
3. 1926 års pensionsutredning. Betänkande angående familjepensionering för viss icke-ordinarie personal i statens tjänst. Marcus. 73 s. **Fl.**
4. Monopolkontrollutredningens betänkande angående anordnandet av den statliga kontrollen av Aktiebolaget Vin- & Spritcentralens verksamhet. Marcus. 183 sid. **Fl.**
5. Betänkande med förslag till stadsbyggnadslag och författningar som därmed hava samband. Norstedt. 504 s. **Ju.**
6. Betänkande med förslag angående åtgärder till handelsjärnhanteringens stödjande. Marcus. 139 s. **H.**
7. Ämbetsbrotten. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 7. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berling. vj, 238 s. **Ju.**
8. Betänkande med förslag till vissa åtgärder beträffande emigrationen. Norstedt. 75 s. **S.**
9. 1926 års arbetslöshetssakkunniga. Betänkande och förslag angående arbetslöshetsförsäkring, arbetsförmedling och reservarbeten. Norstedt. 618 s. **S.**
10. Betänkande angående ordnandet av viss bostadskredit. Norstedt. viij, 183 s. **S.**
11. Betänkande med förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande automobilbesiktningsväsendet m. m. Marcus. 88 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars ytre anordning (nr 98) utgivnas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1928:11
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG TILL VISSA ÄNDRINGAR
I BESTÄMMELSERNA RÖRANDE

AUTOMOBILBESIKTNINGSVÄSENDET

M. M.

AVGIVET AV

1927 ÅRS MOTORFORDONSSAKKUNNIGA



STOCKHOLM 1928

ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG





BETÄNKANDE

FÖRSLAG TILL Vissa ÄNDRINGAR
I BESTÄMMELSENA RÖRANDE

AUTOMOBILBESITTINGSVÄSENDET

av

FRÅN ÅRS MOTORSÄLLSKAPEN



Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet.

Den 18 november 1927 har herr statsrådet med stöd av Kungl. Maj:ts den 11 i samma månad lämnade bemyndigande tillkallat undertecknade Reuterskiöld, Alsén, Mårdh, Norlander och Wallée att i egenskap av sakkunniga inom departementet utarbета förslag till ny förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar m. m. Tillika har åt undertecknad Reuterskiöld uppdragits att såsom ordförande leda de sakkunnigas förhandlingar.

De sakkunniga hava till sekreterare antagit hovrättsrådet vid hovrätten över Skåne och Blekinge Åke Hartelius.

I yttrande till statsrådsprotokollet den 11 sagda november i samband med igångsättandet av omförmälda revisionsarbete har herr statsrådet bland annat anfört, att med hänsyn till arbetets omfattning detsamma icke kunde förväntas utfört å sådan tid, att resultatet i dess helhet kunde föreläggas 1928 års riksdag. Den del av utredningen, som berörde besiktningsväsendet, borde dock i enlighet med av 1927 års riksdag gjort uttalande bedrivas med särskild skyndsamhet. Då densamma redan upptagits till förberedande behandling inom kommunikationsdepartementet, syntes den kunna så bedrivas, att förslag till erforderliga ändringar i gällande författningar kunde underställas 1928 års riksdag.

De sakkunniga, som i enlighet med herr statsrådets uttalande först inriktat sitt arbete att avse automobilbesiktningsväsendet, hava till en början utarbetat preliminärt utkast till förordning angående ändring i motorfordonsförordningens bestämmelser härutinnan jämte motiv m. m. I skrivelse den 20 sistlidne januari hava de sakkunniga hemställt, att herr statsrådet ville från vederbörande myndigheter och andra inhämta yttrande över utkastet samt därvid tillika anhållit, att infordrade yttranden måtte tillställas de sakkunniga för att av dem tagas i övervägande, innan slutligt förslag i ämnet avgäves. Till de sakkunniga hava härefter överlämnats inkomna yttranden från överståthållarämbetet och länsstyrelserna, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket och arméförvaltningen ävensom från automobilbesiktningsmännens förening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund och svenska motorklubben, Sveriges trafikbilägares

riksförbund, svenska transportarbetareförbundet, Stockholms transportarbetarefackförening, Stockholms automobilförarefackförening, Stockholms droskägareförening u. p. a., Västra Sveriges omnibusägareförening och svenska automobilhandlareföreningen. Vid länsstyrelsernas utlåtanden hava i stor omfattning fogats yttranden från automobilbesiktningsmännen, varjämte ett sextiotal till automobilklubben anslutna organisationer och sammanslutningar förklarat sig instämma i klubbens yttrande.

Särskild redogörelse för de avgivna yttrandena m. m. har av de sakkunniga upprättats.

På de sakkunnigas anmodan hava överståthållarämbetet och länsstyrelserna inkommit med förslag till länens uppdelning i besiktningsmannadistrikt m. m. ävensom av besiktningsmännen lämnade statistiska uppgifter rörande besiktningsverksamheten under år 1927.

Sedan de sakkunniga — med beaktande av de erinringar som i avgivna yttranden framställts — härefter granskat och delvis omarbetat det tidigare utkastet m. m., få de sakkunniga till fullgörande av sitt uppdrag vördsamt överlämna särskilda av motiv åtföljda förslag till

1:o förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon;

2:o förordning om ändrad lydelse av 3, 6 och 18 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt;

3:o kungörelse angående ersättning till besiktningsmän för motorfordon jämte taxa för besiktningar m. m.;

4:o kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen den 12 oktober 1923 (nr 379) för besiktningsmän för motorfordon;

5:o kungörelse angående besiktningsmyndighet för motorfordon;

6:o kungörelse med närmare bestämmelser om typbesiktning av motorfordon;

7:o kungörelse om ändrad lydelse av 5—7 §§ i kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobils katt m. m.; samt

8:o kungörelse angående särskild katt i vissa fall för användande i trafik av motorfordon, som icke registrerats, m. m.

Under fortgången av sitt arbete hava de sakkunniga haft tillfälle att — närmast beträffande vissa frågor rörande typbesiktning och besiktningsmyndighet — samråda med ingenjören Erland Bratt. Stockholm den 10 mars 1928.

L. REUTERSKIÖLD.

JOHN ALSÉN.

J. A. MÅRDH.

A. NORLANDER.

O. W. WALLÉE.

Ake Hartelius.

Förslag¹

till

förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon.

Härigenom förordnas, att förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon skall i nedan angivna delar hava följande ändrade lydelse:

Om besiktningsmän.

§ 3.

Mom. 1. Besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, verkställas av därtill särskilt förordnade besiktningsmän.

Konungen bestämmer efter förslag av länsstyrelserna det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. Besiktningsman utses av länsstyrelsen, som tillika fastställer besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Konungen finner skäl därom bestämma i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän.

Besiktningsman äger uppbära ersättning enligt grunder, som Konungen bestämmer.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

Mom. 2. Till besiktningsman må ej utses annan än den, som genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering, samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrandeandel tillvunnit sig allmänt förtroende.

Besiktningsman, som själv skall innehava gällande körkort för automobil, skall äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Besiktningsman må ej den vara, som bedriver tillverkning eller reparation av eller handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare, ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller ekonomisk förening, som bedriver verksamhet av nu nämnt slag.

Mom. 3. Då besiktningsman skall utses, utfärdar länsstyrelsen därom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och ortstidning, med tillkännagivande att den, som önskar komma i åtanke vid befattningsens tillsättande, har att sist inom trettio dagar från kungörelsens offentliggörande inkomma med till länsstyrelsen ställd ansökan, åtföljd av de handlingar till styrkande av sin kompetens och lämplighet, som sökanden vill åberopa.

Besiktningsman förordnas varje gång för en tid av fyra kalenderår. Varder antalet besiktningsmän ökat under löpande fyraårsperiod eller avgår besiktningsman före utgången av den för honom bestämda tjänstgöringstid, utses, i den ordning ovan sägs, ny besiktningsman för den återstående tiden.

¹ De av de sakkunniga föreslagna ändringarna hänföra sig uteslutande till besiktningsväsendet. De delar av ett återgivet stadgande, vilka icke hava omedelbart samband med nämnda ämne, hava icke varit föremål för de sakkunnigas övervägande.

Ändå att tid, för vilken besiktningsman blivit utsedd, ej gått till ända, må för honom meddelat förordnande återkallas, när skäl därtill provas föreligga.

Vid förfall för besiktningsman äger länsstyrelse förordna vikarie för honom.

Mom. 4. Besiktningsman skall under tjänstgöring bära särskilt tjänste-tecken, vilket fastställs av Konungen.

Mom. 5. Länsstyrelse skall en gång vid varje års början låta i tidning kungöra, vilka personer, som äro inom länet förordnade till besiktningsmän, samt deras tjänstgöringsdistrikt, stationsort och postadress. Avgår under året besiktningsman från befattningen eller varder ny besiktningsman antagen eller meddelat förordnande återkallat, skall även därom kungörelse utfärdas.

Mom. 6. Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Om besiktning samt om förbud mot automobils användande.

§ 4.

Mom. 1. Den, som — — — lastvagn, maximilasten.

Vid besiktningen — — — över automobilen.

Mom. 2. Tillverkare här i riket av automobil eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må kunna erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (*typbesiktning*) i den ordning, ovan i mom. 1 sägs, med verkan att varje automobil, som av tillverkaren eller generalagenten intygas vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om den besiktigats.

Intyg, varom nu sagts (*typintyg*), skall innefatta typbesiktningsinstrumentet i avskrift och utfärdas å blankett av det utseende, varom är särskilt stadgat. Beträffande fordon av besiktigad typ skall vad i § 5 mom. 1 första stycket, § 9 mom. 2 sista stycket, mom. 3 första stycket och mom. 4 sista stycket samt § 27 mom. 3 första stycket av denna förordning är stadgat om besiktningsinstrument i stället hava avseende å typintyg.

Tillstånd till typbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Tillstånd må återkallas, när skäl därtill provas föreligga.

Vad i denna förordning är stadgat om besiktning skall i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande typbesiktning. Härutöver erforderliga föreskrifter angående typbesiktning så ock angående de besiktningsmän, som äga verkställa sådan besiktning, meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

§ 5.

Mom. 1. Har sådan — — — sin hemort.

Mom. 2. Påkallar ägare — — — är stadgat.

Mom. 3. Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik, stadgas i § 27 mom. 3.

Mom. 4. Länsstyrelse äger, när skäl därtill provas föreligga, förordna om besiktning av automobil samt, om besiktningen därtill föranleder eller

automobil undanhålles besiktning, meddela förbud mot automobilens användande.

Under länsstyrelses överinseende och ledning skall besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, öva tillsyn över att automobil är i behörigt skick. För sådant ändamål skall han, där han finner anledning antaga, att automobil ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig, äga undersöka automobilens. Befinnes därvid, att bilen icke är i betryggande skick, äger besiktningsmannen förelägga automobilens ägare eller förare att inom viss tid inställa bilen till eftersyn hos honom eller hos besiktningsman, som med hänsyn till automobilens hemort eller trafikförhållanden eljest kan befinnas lämplig; och skall denne ofördröjligen underrättas om föreläggandet.

Är automobil så bristfällig, att den ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningsman förbjuda automobilens användande, intill dess bristen blivit avhjälpt. Förbudet skall ofördröjligen underställas prövning av länsstyrelsen i det län, där bilen, enligt vad i § 9 mom. 1 sägs, har sin hemort.

Besiktningsman låte sig städse angeläget vara att så anordna undersökning och eftersyn av automobil, att därav så vitt möjligt rubbning i automobilens trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas än som kan anses oundgängligen nödigt.

§ 6.

Mom. 1. Förbud, varom i § 5 mom. 4 sägs, gäller för hela riket, intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningsman intygat, att bilen är i vederbörligt skick, förklarat hinder för dess användande icke längre föreligga.

Mom. 2. Har länsstyrelse meddelat förbud eller förklarande, varom i mom. 1 sägs, beträffande automobil, som icke har sin hemort i länet, skall länsstyrelsen om den vidtagna åtgärden omedelbart göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort.

§ 7.

Besiktningssinstrument, såväl för första besiktning och typbesiktning som för efterbesiktning, skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande vara i två exemplar tillgängligt för ägaren till bilen.

Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

§ 8.

Mom. 1. Automobil må ej, innan den, på sätt i § 9 sägs, blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma, tagas i bruk i andra än nedan angivna fall, nämligen:

1. för provkörning i och för dess tillverkning eller sammansättning, dock att tillstånd erfordras av polismyndighet, som bestämmer plats och villkor för provkörningen;
2. för körning från hamn, järnvägsstation, fabrik eller dylikt direkt till utställningslokal, annat förvaringsrum eller liknande;
3. för körning direkt till besiktningsman i och för besiktning;
4. för provkörning under besiktning;

5. i trafik lika med registrerad automobil i avbidan på erhållande av registrering och igenkänningsmärke, dock högst under tre veckor; samt

6. av den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, i trafik lika med registrerad automobil, dock allenast såvitt gäller automobil, som av honom hålles till salu.

Automobil skall i samtliga under punkterna 1—6 nämnda fall vara åsatt särskild skylt (*besiktningsskylt*). I fall, varom förmåles i punkterna 5 och 6, skall tillika beträffande automobil, som icke tillhör besiktigad typ, besiktningsskylt vara medelst plombering av besiktningsman försedd med särskilt märke (*besiktningsmärke*).

Om skyldighet att i sistnämnda båda fall hava erlagt skatt för automobils användande i trafik, så ock om skyldighet för handlande och tillverkare, varom nu är fråga, att å automobil föra särskild skylt (*skatteskylt*), gäller vad därom är särskilt stadgat.

Mom. 2. Besiktningsskylt och besiktningsmärke skola vara av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat. Besiktningsskylt skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobil.

Mom. 3. Besiktningsskylt skall i dubbla exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp som fastställles av Konungen, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten. Skylt må icke utlämnas till annan än tillverkare eller handlande, som i mom. 1 punkt 6 avses, med mindre vederbörande behörigen styrker, att han betalt stadgad skatt för den automobil, å vilken skylten är avsedd att användas.

Av polismyndighet bekommen skylt må tillverkare eller handlande ej utlämna till köpare av automobil eller annan, med mindre denne uppfyller enahanda villkor i fråga om fullgjord skattskyldighet, som i föregående stycke sägs.

Skylt bör återställas, så snart behov av densamma icke föreligger.

Mom. 4. Länsstyrelse skall övervaka, att besiktningsskyltar finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

Över utlämnade skyltar skall polismyndigheten föra förteckning, upptagande den persons namn och adress, till vilken skylt utlämnats, dagen för utlämnandet samt skyltens nummer. Utlämnade skyltar skola för redovisning uppvisas för polismyndigheten årligen under december månad. Brister därvid någon i redovisning, förfaller till betalning det nedsatta beloppet till den del det belöper å saknad skylt. Varder skylt återställd, skall anteckning därom ske i förteckningen samt det för skylten nedsatta beloppet, efter avdrag av polismyndighetens omkostnader, återbetalas.

§ 9.

Mom 3. Är ansökan — — — registrering vägras.

Registrering av automobil, som tillhör besiktigad typ och som icke förut registrerats, skall ock vägras, där ej säljare av automobil medelst påskrift å typintyg vitsordat, att automobil, så länge den varit i hans besittning, icke undergått någon förändring.

§ 10.

Mom. 7. Anmäles ändring — — — detta antecknas i registret.

Är efterbesiktning verkställd på grund av myndighets förordnande, skall anteckning i registret ske härom samt beträffande vad vid besiktningen iakttagits. Har förbud mot automobils användande meddelats jämligt § 5 mom. 4 eller förklarande lämnats jämligt § 6, skall anteckning

jämväl därom ske i registret. Är i dessa fall fråga om automobil, som har sin hemort i annat län, skall länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

§ 14.

Mom. 2. Elev, som erhållit utbildning till förare och önskar erhålla körkort, skall undergå prövning rörande sin kännedom om automobil och körning med sådant fordon hos besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket han är mantalsskriven, eller, om han visar synnerlig olägenhet vara förbunden med prövning inför besiktningsman i nämnda distrikt eller icke är bosatt i riket, hos besiktningsman i det distrikt, inom vilket han erhållit sin utbildning; har han erhållit utbildning utom riket, äger han för prövningen vända sig till besiktningsman i det distrikt, där han vistas. Han skall vid prövningen förete dels bevis om den undergångna utbildningen, utfärdat av den, som meddelat denna, dels ock åldersbevis och läkarintyg samt fotografi, varom i § 15 mom. 1 a), b) och f) förmäles.

§ 21.

Mom. 1. Under färd skall å automobil föras

a) igenkänningsmärken, så — — — föreskrivna besiktningsskyltar;

b) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall eller porslin, upptagande dels ägarens namn och hemvist samt automobilens hemort, dels tiden för senast verkställd besiktning av automobilen, dels beträffande automobil, som tillhör besiktigad typ, automobilens typbeteckning enligt vad därom är särskilt stadgat, dels ock, beträffande personomnibus och lastvagn, automobilens egen tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det högsta antal passagerare automobilen är avsedd att föra eller automobilens maximilast;

c) då mörker — — — ljus bakåt.

Mom. 10. Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort för att på tillsägelse av besiktningsman och polisman uppvisas.

Besiktningsman och polisman må ej förvägras avläsa automobilens skyltar och andra märken och apparater.

Om skyldighet — — — är stadgat.

§ 22.

Mom. 1. Skall släpvagn — — — lämpligt skick, samt i förekommande fall meddela förbud mot släpvnags användande. Vad i § 5 mom. 4 andra—fjärde styckena är stadgat om undersökning och eftersyn av automobil samt i anledning därav påkallade åtgärder skall äga motsvarande tillämpning jämväl å släpvagn.

Släpvnags hjultryck — — — å automobil.

§ 24.

Mom. 7. Om meddelat trafiktillstånd, innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som äro avsedda för trafiken, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat tillståndet, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

§ 27.

Mom. 3. För utrönande av huruvida automobil, som användes i yrkesmässig trafik, är i föreskrivet och lämpligt skick, skall densamma sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman inom det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket automobilen har sin hemort, för undergående av efterbesiktning. Därvid skall företes för automobilen senast utfärdat besiktningsinstrument.

Besiktningsman skall — — — besiktningen verkställts.

Befinnes vid — — — sin hemort.

Angående skyldighet — — — i § 10 mom. 4.

Har trafiktillståndet — — — besiktningen verkställts.

De i § 5 mom. 4 stadgade befogenheter för länsstyrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande tillkomma med avseende å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

§ 29.

Mom. 3. Bevis om tillstånd och godkännande, som i denna paragraf avses, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman och polisman.

§ 30.

Mom. 6. Bevis om tillstånd, varom i denna paragraf förmäles, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman och polisman.

Kap. 5. Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 38.

Mom. 1. Brukas automobil eller motorecykel, varom i § 34 förmäles, i strid mot bestämmelse i § 8 mom. 1 eller § 10 mom. 3 tredje stycket eller mot förbud, som meddelats enligt § 5 mom. 4, vare ägaren förfallen till böter från och med tvåhundra till och med ettusen kronor.

§ 40.

Mom. 1. Framföres automobil — — — månader dömas.

Mom. 2. Till straff enligt mom. 1 är ock den förfallen, som icke efterkommer av besiktningsman enligt § 5 mom. 4 givet föreläggande att till eftersyn inställa automobil, motorecykel, varom i § 34 sägs, eller släpvagn.

Med böter från och med tio till och med etthundra kronor straffes den, som icke efterkommer av besiktningsman eller polisman meddelat tecken att stanna fordon som nu nämnts.

§ 43.

Mom. 2. Envar, som — — — ettusen kronor.

Till enahanda straff vare den förfallen, som i eller å typintyg, varom i § 4 mom. 2 och § 9 mom. 3 stadgas, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift.

Med böter från och med tjugufem till och med femhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 8 mom. 3 andra stycket.

Kap. 6. Särskilda föreskrifter.**§ 54.**

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställs av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1929; dock att åtgärder, som före nämnda dag erfordras i avseende å ordnandet av besiktningsväsendet enligt denna förordning, skola vidtagas i enlighet med bestämmelserna i densamma.

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 3, 6 och 18 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 3, 6 och 18 §§ i förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola hava följande ändrade lydelse:

3 §.

Skatteplikt för automobil inträder med den kalendermånad, under vilken bilen första gången i automobilregister införes. Varder bilen, innan den registrerats, i avbidan därå använd i trafik lika med registrerad automobil, skall dock skatten utgå från och med den kalendermånad, varunder den tagits i bruk. Skatteplikten upphör med utgången av den kalendermånad, under vilken bilen ur automobilregister avförts utan att hava blivit i annat sådant register införd.

Inträffar i — — — registret intagen.

6 §.

Inträder skatteplikt under löpande kalenderår, skall för det året skatten utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å den eller de kalendermånader, skatteplikten gäller.

Ändras automobils beskaffenhet under löpande kalenderår, skall därav föranledd höjning av skatten beräknas från och med den kalendermånad, under vilken ändringen skett. Av enahanda anledning föranledd sänkning av skatten beräknas från och med nästföljande kalendermånad.

18 §.

Efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, skall erlagga skatt för användande i trafik av automobil, som av honom hålles till salu, så ock om och i vad mån skatt skall utgå för automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, bestämmes av konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1929.

Förslag

till

**kungörelse angående ersättning till besiktningsmän för motorfordon
jänte taxa för besiktningar m. m.**

Häri genom förordnas, som följer:

Inledande bestämmelse.

§ 1.

Ersättning till besiktningsman för motorfordon utgår i form av dels fasta arvoden, dels ersättning för varje förrättning enligt fastställd taxa. Arvodena utgöras av dels grundarvode, dels arvode för fordons- och körskoleinspektion.

Besiktningsman äger ock åtnjuta rese- och traktamentsersättning för förrättning utom stationsorten ävensom i särskilda fall bidrag till kontorskostnad, allt i enlighet med vad nedan sägs.

Fasta arvoden.

§ 2.

Till beredande av fasta arvoden åt besiktningsmännen må, enligt Kungl. Maj:ts förordnande för fyra år i sänder, årligen utgå högst ett belopp av två kronor i grundarvode och 75 öre i inspektionsarvode, allt per motorfordon räknat av rikets motorfordonsbestånd den 1 juli året före ingången av den period om fyra år, förordnandet avser; dock må i län, där medeltalet fordon per besiktningsman understiger ettusen, nämnda belopp höjas med intill femtio procent.

Det åligger länsstyrelserna att senast den 15 augusti det år som nyss sagts till Kungl. Maj:t inkomma med uppgift å det antal besiktningsmän inom länet, som det verkliga behovet oundgängligen kräver, med angivande tillika av *dels* tjänstgöringsdistrikt och stationsort för de föreslagna besiktningsmännen, *dels* för varje distrikt antalet den 1 juli nämnda år i länet inregistrerade motorfordon, *dels* de förrättningsavgifter, som enligt avgivna redovisningar tillkommit envar besiktningsman under de fyra sistförflutna budgetåren, *dels* ock de ytterligare förhållanden, som kunna inverka på frågan om storleken av arvodesbeloppet per fordon under nästkommande fyraårsperiod.

Efter prövning av vad sålunda av länsstyrelserna anförts bestämmer Kungl. Maj:t grundarvodets och inspektionsarvodets storlek per motorfordon samt ställer till varje länsstyrelses förfogande det belopp, som belöper å länets fordonsbestånd för kommande fyraårsperiod.

§ 3.

Till länsstyrelse anvisat belopp fördelar länsstyrelsen å besiktningsmännen inom länet enligt nedan angivna grunder:

1. Grundarvode utgår årligen till envar besiktningsman med det av Kungl. Maj:t härför fastställda beloppet per motorfordon för de fordon, som finnas inom hans tjänstgöringsdistrikt den 1 juli det år beloppet fastställts. Grundarvode må ej överstiga fyratusenåttahundra kronor och ej understiga niohundra kronor för år, dock må grundarvode höjas till föreståndaren för besiktningsmyndigheten i Stockholm med niohundra kronor och till envar föreståndare för besiktningsmyndigheterna i Göteborg och Malmö med sexhundra kronor. Grundarvode utgår med oförändrat belopp under den tid av fyra år, för vilken arvodesbeloppet fastställts. Meddelande om grundarvodets storlek skall lämnas vid besiktningsmannatjänsts kungörande till ansökan.

2. Inspektionsarvode utgår till den eller de besiktningsmän, som av länsstyrelsen anföretros att handhava tillsynen över fordonsbeståndet och körskolorna inom länet eller del därav. Arvode till envar besiktningsman, som erhållit uppdrag av nu nämnt slag, må icke överstiga ettusenfemhundra kronor för år. Vid bestämmande av arvodets storlek skall avseende fästas å den för inspektionens utförande erforderliga tid och arbete samt övriga på arvodesfrågan inverkan omständigheter. Arvode fastställles för ett till fyra år i sänder allt efter förhållandena i det särskilda fallet.

§ 4.

Under semester intill en månad eller under ledighet på grund av styrkt sjukdom äger besiktningsman bibehålla en tredjedel av honom tillkommande grundarvode och inspektionsarvode, dock må arvode utgå oavkortat, där enligt länsstyrelses bestämmande vikarie ej erfordras.

Till vikarie för besiktningsman utgå — förutom besiktningsman tillkommande andel i förrättningsavgifter — arvoden till belopp svarande mot vad besiktningsmannen är pliktig att avstå av desamma.

§ 5.

Till besiktningsman utgående grundarvode och inspektionsarvode utbetalas av länsstyrelsen månatligen i efterskott.

Förrättningstaxa.

§ 6.

För förrättning, som enligt motorfordonsförordningen ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt följande taxa:

Förrättning	Fordon	A v g i f t		
		till staten	till besikt- nings- man	Summa
Typbesiktning	Automobil	100:—	—	100:—
	Motorcykel	50:—	—	50:—
Första besiktning och efterbesiktning	Personomnibus	12:—	8:—	20:—
	Annan automobil, släpvagn	10:—	5:—	15:—
	Motorredskap	6:—	4:—	10:—
	Motorcykel	3:—	2:—	5:—
Undersökning och eftersyn (flygande besiktning)	Varje slag av fordon	fritt		
Undersökning av fordons lämplighet för yrkesmässig trafik: utan samband med besiktning	Personomnibus	6:—	4:—	10:—
	Annat fordon	3:—	2:—	5:—
eljest		fritt		
För prövning av förarens kompetens för erhållande av körkort eller till- stånd att föra automobil i yrkes- mässig trafik	—	6:—	4:—	10:—

I avgiften ingår gottgörelse för utfärdande av besiktningsinstrument, bevis eller annat intyg ävensom för vidtagande av annan åtgärd, som står i samband med förrättningen.

§ 7.

För uppsättande av ansökningar eller andra handlingar, deras översändande till eller uttagande hos myndighet så ock för utförande av annat liknande kommissionärsuppdrag må besiktningsman — utöver direkta utlägg — uppbära högst en krona i ett för allt av envar sökande.

§ 8.

1. Avgift för besiktning och undersökning gäldas av fordonets ägare. Avgift för förarprövning gäldas av den, som påkallat prövningen.

2. Förrättningsavgift erlägges till besiktningsman i förskott och återfås icke, även om fordon eller förarelev icke godkännts.

3. Befinnes vid besiktning eller avgiftspliktig undersökning fordon icke vara i föreskrivet eller lämpligt skick, och är bristen av beskaffenhet att kunna inom de närmaste dagarna avhjälpas, bör besiktningsman utsätta förrättningen att slutligt äga rum inom tid, som må anses erforderlig för bristens avhjälpande. Varder fordonet ej inom utsatt tid uppvisat eller befinnes detsamma vid uppvisandet alltjämt icke kunna godkännas, må ej vidare förrättning påkallas utan erläggande av ny avgift.

4. Befinnes förarelev vid prövning icke kunna godkännas, och är anledning antaga att den bristande insikten kan inom de närmaste dagarna upphjälpas, bör besiktningsman bereda honom tillfälle att inom viss kortare tid, som må av besiktningsmannen med hänsyn till föreliggande omständigheter bestämmas, fortsätta prövningen. Infinner sig eleven icke inom utsatt tid

eller kan han vid provets fortsättande alltjämt icke godkännas, äger han endast mot erläggande av ny avgift undergå ytterligare prövning.

5. Har förrättning avslutats utan att fordon eller förarelev godkänts, skall besiktningsman ofördröjligen lämna skriftligt meddelande härom till den, som påkallat förrättningen.

§ 9.

Besiktningsinstrument, bevis om verkställd efterbesiktning, lämplighetsintyg, bevis om godkänt förarprov så ock sådant meddelande, som i § 8 punkt 5 sägs, skall av besiktningsman vid utfärdandet förses, förutom med anteckning om den avgift, som enligt § 6 utgår för förrättningen, med särskilt märke (avgiftsmärke) till belopp motsvarande staten tillkommande andel i förrättningsavgiften. Avgiftsmärke skall, med angivande av datum, makuleras genom lämplig påteckning, färg- eller svartstämpling.

Tjänsteman, till vilken vederbörande handling ingives, bör tillse, att densamma är behörigen försedd med avgiftsmärke och att märket är på föreskrivet sätt makulerat.

§ 10.

Avgiftsmärke skall vara av beskaffenhet och utseende, som fastställas av riksräkenskapsverket. I vilka valörer avgiftsmärken skola tillhandahållas bestämmes jämväl av nämnda verk.

Avgiftsmärken tillhandahållas länsstyrelserna efter rekvisition hos riksräkenskapsverket. Märkena förvaras under lås.

Besiktningsman må hos vederbörande länsstyrelse antingen mot kontant betalning inköpa eller mot säkerhet, som av länsstyrelsen bestämmes, på kredit erhålla avgiftsmärken till belopp, som må anses erforderligt.

§ 11.

Besiktningsman, som i räkning mottagit avgiftsmärken, är pliktig att hava särskilt postgirokonto (tjänstepostgirokonto) samt därå insätta influtna medel för använda avgiftsmärken, vilka icke av honom inköpts mot kontant betalning. Insättning skall ske senast sjätte söckendagen efter den dag medlen influtit; insättningsskyldighet äger dock icke rum förrän sammanlagt minst trehundra kronor kunna insättas.

Besiktningsman är skyldig att inom tio dagar efter varje kvartals slut till länsstyrelsen inleverera över postgiro under kvartalet influtna medel för avgiftsmärken, som mottagits i räkning.

§ 12.

Besiktningsman är skyldig att inom tio dagar efter varje kvartals slut till länsstyrelsen avgiva redovisning över samtliga influtna avgifter för verkställda förrättningar m. m.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmans bokföring och redovisning av influtna förrättningsavgifter meddelas av riksräkenskapsverket efter besiktningsmyndighets hörande.

§ 13.

Varje år sista söckendagen skall genom länsstyrelses försorg hos besiktningsman, som erhållit avgiftsmärken i räkning, inventering anställas till utrönande, huru mycket av mottagna avgiftsmärken icke är använt.

Jämväl å annan tid må, när omständigheterna därtill föranleda, inventering i enahanda ordning kunna äga rum hos besiktningsman.

Rese- och traktamentsersättning.

§ 14.

För förrättning utom stationsorten, som verkställs på uppdrag av länsstyrelse, utgår rese- och traktamentsersättning enligt gällande resereglemente, dock må enligt Kungl. Maj:ts förordnande för varje år av länsstyrelsen härför användas högst ett belopp motsvarande 75 öre per kilometer av länets samtliga allmänna vägar.

§ 15.

För förrättning utom stationsorten, som påkallas av sakägare, äger besiktningsman av sakägaren uppbära rese- och traktamentsersättning enligt gällande resereglemente.

Äliger det besiktningsman att å ort utom stationsorten hålla regelbundna mottagningar, skall länsstyrelsen fastställa de tilläggsbelopp till förrättnings-taxan, som må av besiktningsman uttagas för täckande av rese- och traktamentsersättning.

Bidrag till kontorskostnad.

§ 16.

Varder särskild kontorslokal oundgängligen erforderlig för besiktningsarbetets behöriga fullgörande, äger länsstyrelse av medel, som ställts till länsstyrelsens förfogande jämlikt § 2 och i den mån de därtill förslå, tilldela besiktningsman bidrag till förhyrande av sådan lokal med belopp intill högst hälften av kostnaden därför, dock må länsstyrelse kunna tilldela besiktningsmyndighet av tillgängliga sådana medel bidrag jämväl till andra oundgängligen nödiga kontorskostnader med högst hälften av samma kostnader.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929, dock att avgift för prövning av förares kompetens skall under år 1929 utgå med lika belopp till staten och till besiktningsman.

Åtgärder, som före den 1 januari 1929 erfordras i avseende å ordnandet av besiktningsväsendet enligt denna kungörelse, skola vidtagas i enlighet med bestämmelserna i densamma.

Förslag

till

kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen den 12 oktober 1923 (nr 379) för besiktningsmän för motorfordon.

Härigenom förordnas, att §§ 1—4 samt §§ 9 och 10 i instruktionen den 12 oktober 1923 för besiktningsmän för motorfordon skola hava följande ändrade lydelse:

§ 1.

Besiktningsman, varom — — — på honom. Härförutom har — — — är föreskrivet.

Besiktningsman är skyldig att, då tjänstförrättning ej hindrar, under tid, som av vederbörande länsstyrelse efter besiktningsmannens hörande bestämmes, varje helgfri dag vara för allmänheten tillgänglig å stationsorten.

Länsstyrelsen äger, där så prövas erforderligt, föreskriva skyldighet för besiktningsman att å vissa regelbundna tider hålla mottagningar å andra orter inom tjänstgöringsdistriktet än stationsorten.

Uppgift om besiktningsmans kontorstid å stationsorten ävensom tid och plats för besiktningsmans mottagningar å ort utom stationsorten skall införas i länskungörelserna.

§ 2.

Vid besiktning — — — såsom mindervärdigt.

Besiktningsman åligger att föra register, över samtliga motorfordon i yrkesmässig trafik, som hava hemort inom hans tjänstgöringsdistrikt. I registret skall angivas dagen, inom vilken ny efterbesiktning skall verkställas.

Vid besiktning av motorredskap och släpvagn skall besiktningsman i tillämpliga delar iakttaga vad ovan i första och andra styckena är stadgat.

§ 3.

Vid provning — — — fem elever.

De av elev jämlikt bestämmelserna i § 14 mom. 2 i förordningen om motorfordon företedda åldersbevis, läkarintyg och fotografi skola efter provningen återställas till eleven. Å fotografiets baksida skola dessförinnan tecknas elevens namn, datum för godkänt förarprov och besiktningsmannens namnteckning.

§ 4.

Besiktningsman åliggande tillsyn över att motorfordon, som nyttjas inom hans distrikt, är i behörigt skick (flygande besiktning), skall främst övas, då han av annan anledning är stadd å resa i förrättningsärende.

Härförutom är besiktningsman skyldig att på uppdrag av vederbörande länsstyrelse tid efter annan, enligt av länsstyrelsen godkänd plan, inspektera fordonsbeståndet inom länet eller del därav. Rapport över inspektionen skall omedelbart ingivas till länsstyrelsen.

Vid utövandet av nu nämnda verksamhet bör besiktningsman ägna särskild uppmärksamhet åt att styrinrättning, bromsar och andra ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga delar av fordonen verka tillfredsställande. Anser besiktningsman sig nödsakad företaga undersökning av motorfordon, som befinner sig i rörelse, skall han giva föraren tydligt tecken att stanna. Föreläggande om eftersyn skall så fort ske kan skriftligen meddelas fordons ägare eller förare.

§ 9.

Angående ersättning till besiktningsman gäller vad därom är särskilt stadgat.

§ 10.

Det åligger besiktningsman att före utgången av januari månad varje år till vederbörande länsstyrelse avlämna redogörelse för sin verksamhet under föregående året.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929; dock att redovisning och inleverering till länsstyrelse skall beträffande under år 1928 av besiktningsman uppburna förrättningsavgifter ske enligt de i § 10 i dess ursprungliga lydelse meddelade bestämmelser.

Förslag

till

kungörelse angående besiktningsmyndighet för motorfordon.

Härigenom förordnas som följer:

§ 1.

Besiktningsmyndighet för motorfordon skall finnas i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Besiktningsmyndigheternas verksamhetsområden skola omfatta respektive Stockholms stad och län, Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län, dock med den inskränkning i verksamhetsområdet, som må påkallas därav att Kungl. Maj:t bestämmer, att en eller flera besiktningsmän inom länet skola vara stationerade å annan ort än besiktningsmyndighetens förläggningssort.

§ 2.

Besiktningsmyndighet utgöres av de besiktningsmän, som enligt Kungl. Maj:ts förordnande äro stationerade å besiktningsmyndighetens förläggningssort, samt förestås av en utav de besiktningsmän, som tillhöra densamma. Föreståndaren utses av vederbörande länsstyrelse.

§ 3.

Besiktningsmyndighet såsom sådan har att fullgöra de allmänna arbetsuppgifter, som enligt instruktionen för besiktningsmän för motorfordon eljest ankomma på besiktningsman, medan envar till myndigheten hörande besiktningsman har att på eget ansvar utföra de särskilda förrättningarna.

Besiktningsmyndighet har ock att genom samarbete med övriga besiktningsmyndigheter och besiktningsmän verka för ett enhetligt utövande av besiktningsverksamheten i landet.

Arbetsordning för besiktningsmyndighet, innefattande jämväl de grunder, enligt vilka besiktningsmans andel i förrättningsavgifter skola fördelas besiktningsmännen emellan, fastställas av länsstyrelsen.

§ 4.

Föreståndare för besiktningsmyndighet åligger:

att vid sammanträde med övriga till myndigheten hörande besiktningsmän vara dess ordförande,

att organisera och leda myndighetens verksamhet,

att meddela de närmare bestämmelser rörande fördelningen av göromålen besiktningsmännen emellan, som utöver vad i arbetsordningen må vara stadgat kunna vara erforderliga,

att i samråd med övriga besiktningsmän föranstalta om anskaffande av gemensam kontorslokal ävensom att anställa och entlediga gemensam kontorspersonal,

att avgiva föreskrivna redovisningar och redogörelser för myndighetens verksamhet, samt

att i övrigt inför länsstyrelsen närmast svara för besiktningsmannaarbetets behöriga fullgörande.

§ 5.

I vad angår besiktningsmyndigheten i Stockholm skola å länsstyrelse ankommande uppgifter utövas av överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län gemensamt.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929, dock att åtgärder, som före sistnämnda dag erfordras i avseende å besiktningsmyndighets inrättande enligt denna kungörelse, skola vidtagas i enlighet med bestämmelserna i densamma.

Förslag

till

kungörelse med närmare bestämmelser om typbesiktning av motorfordon.

Häri genom förordnas som följer:

§ 1.

Ansökan om tillstånd till typbesiktning av motorfordon göres hos Kungl. Maj:t.

Vid ansökan skola fogas:

1. bevis, att sökanden är här i riket bosatt samt härstädes bedriver tillverkning eller försäljning av motorfordon;

2. bevis om den firma, varunder rörelsen drives, och den kommun, där rörelsens huvudkontor är beläget;

3. bevis om den, som har rätt att teckna sökandens firma, samt, därest de äro flera, uppgift å den, som skall äga underteckna typintyg;

4. i förekommande fall de handlingar, som utvisa vilken tillverkare i utlandet sökanden företräder samt arten och omfattningen av detta företräds-
daskap; samt

5. tillverkares katalog över de märken av fordon, som äro avsedda att anmälas till typbesiktning.

§ 2.

Vill den, som erhållit tillstånd till typbesiktning, att annan firmatecknare än den i tillståndet angivne skall erhålla rätt att underteckna typintyg, har han att därom göra ansökan hos Kungl. Maj:t.

§ 3.

Typbesiktning utföres allenast av besiktningsman tillhörande besiktningsmyndighet.

§ 4.

Den, som erhållit tillstånd till typbesiktning, skall för registrering ingiva tillståndsresolutionen till den besiktningsmyndighet, som han företrädesvis vill anlita för typbesiktnings erhållande, jämte för envar besiktningsmyndighet avsedd avskrift av resolutionen.

Bevis om registreringen tecknas å tillståndsresolutionen, som av besiktningsmyndigheten återställs till sökanden.

Avskrifter av tillståndsresolutionen med bevis om registreringen tillsändas övriga besiktningsmyndigheter på sökandens bekostnad.

§ 5.

Typbesiktning må ej meddelas på begäran av annan än den, vilkens tillstånd till sådan besiktning blivit hos besiktningsmyndigheten vederbörligen registrerat.

§ 6.

Anmälan av visst motorfordon till typbesiktning göres hos besiktningsmyndighet och skall innehålla fullständig beskrivning över fordonet.

Anmälan skall vara åtföljd av:

1. tillverkarens katalog, ritning eller annan handling, utvisande fordonets konstruktion och utrustning;
2. fotografi eller klichéavdrag i tre exemplar av fordonet snett framifrån; samt
3. stadgad avgift.

§ 7.

Varder fordonet godkänt såsom typfordon, tilldelas detsamma särskild typbeteckning, varunder fordonet skall registreras hos besiktningsmyndigheten. Typbeteckningen skall innehålla — jämte ordningsnummer och en besiktningsmyndigheten betecknande bokstav — fordonets fabrikat, seriebeteckning eller serienummer, modell och årtal. Besiktningsmyndighet betecknande bokstav skall utgöras av den bokstav, som jämlikt motorfordonsförordningen utmärker vederbörande län i automobils igenkänningsmärke. Besiktningsmyndigheten i Stockholm skall utmärkas med A.

§ 8.

Formulär för anmälan av fordon till typbesiktning, typbesiktningsinstrument och typintyg fastställas av chefen för kommunikationsdepartementet.

Första exemplaret av typintyg skall förses med påskrift om intygets uppvisande och godkännande av vederbörande besiktningsmyndighet, vilken påskrift vid intygets mångfaldigande skall återgivas.

§ 9.

Har fordon, som tillhör besiktigad typ, avförts ur automobilregistret, skall det för vinnande av ny registrering undergå besiktning i vanlig ordning.

§ 10.

Finner besiktningsmyndighet skäl till antagande, att motorfordon, som hålles till salu i allmänna marknaden under viss typbeteckning, ej längre är i överensstämmelse med de uppgifter, som fordonet avseende typbesiktningsinstrument innehåller, må besiktningsmyndigheten påkalla ny besiktning samt i övrigt vidtaga de åtgärder, som kunna vara erforderliga.

§ 11.

Emot beslut av besiktningsmyndighet rörande typbesiktning må besvär anföras hos Kungl. Maj:t inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock länder beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli va vederbörligen förordnat.

§ 12.

De närmare föreskrifter om typbesiktning, som må kunna erfordras, meddelas av chefen för kommunikationsdepartementet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929, dock att kungörelsen skall omedelbart efter utfärdandet äga tillämpning beträffande ansökan om tillstånd till typbesiktning.

Förslag

till

kungörelse om ändrad lydelse av 5—7 §§ i kungörelsen den 12 december 1924 (nr 513) angående uppbörd av automobilskatt m. m.

Härigenom förordnas, att 5—7 §§ i kungörelsen den 12 december 1924 angående uppbörd av automobilskatt skola hava följande ändrade lydelse:

5 §.

Då motorfordon anmäles till registrering eller dessförinnan tages i bruk, inbetalas hos registreringsmyndigheten intill årets slut belöpande skatt kontant eller eljest i den ordning, som gäller för inbetalning i allmänhet till registreringsmyndighet.

Vid anmälan — — — behörigt kvitto.

6 §.

1 mom. Automobilskattekvitto med — — — under läs.

2 mom. Vid utfärdande — — — kronan gällande.

§ 7.

Varder motorfordon, innan det registrerats, i avbidan därå använt i trafik lika med registrerad automobil, må utan hinder av vad i 6 § sagts av postverket eller annan myndighet i vanlig ordning utfärdat kvitto å inbetalning till registreringsmyndigheten av belopp, svarande mot uppgiven skatt för fordonet intill årets slut, gälla såsom behörigt automobilskattekvitto, dock högst under tre veckor. Vid fordonets registrering erhålles hos registreringsmyndigheten, mot avlämnande av interimskvittot, som makuleras, av denna i vederbörlig ordning utfärdat automobilskattekvitto.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929.

Förslag

till

kungörelse angående särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av motorfordon, som icke registrerats, m. m.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, skall för användande i trafik av motorfordon, som av honom hålles till salu, erlägga särskild skatt.

Skatt skall utgå årligen med ett belopp av etthundra kronor för automobil och tjugu kronor för motoreykel samt erläggas för det antal fordon av varje slag, som tillverkaren eller handlanden efter anmälan till vederbörande länsstyrelse önskar samtidigt kunna taga i bruk i rörelsen. Varder nämnda antal under löpande kalenderår ökat, utgår för det året och det antal ökningen avser skatten med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å det eller de kalenderkvartal, som återstå av året, däri inbegripet det kvartal, varunder ökningen skett.

Anmälan, som i föregående stycke sägs, skall innehålla uppgift å den firma, varunder rörelsen drives, samt det eller de slag av fordon, som föras i handeln.

2 §.

Skatt, som i § 1 sägs, skall inbetalas hos länsstyrelsen kontant eller eljest i den ordning, som gäller för inbetalning i allmänhet till länsstyrelse.

Å för varje fordon erlagt skattebelopp meddelas av länsstyrelsen kvitto, upptagande förutom beloppet vederbörande tillverkares eller handlandes namn, den tid vilken avgiften avser samt dagen för inbetalningen.

3 §.

Mot avlämnande av kvitto, som i 2 § sägs, erhåller tillverkare eller handlande, som i 1 § avses, hos polismyndigheten i orten särskild skylt (*skatteskylt*) i dubbla exemplar, som meddelst plomb av polismyndigheten fästes vid erhållen besiktningsskylt.

Bekommen skatteskylt för det ena året skall mot avlämnande av vederbörigt kvitto, varom i § 2 sägs, hos polismyndigheten utbytas under december månad mot skylt för nästa år, vilken skylt må nyttjas jämväl under nämnda månad.

Om skyldighet för tillverkare eller handlande, varom nu är fråga, att under färd föra skatteskylt å motorfordon, som av honom hålles till salu och icke registrerats, gäller vad i motorfordonsförordningen är stadgat om förande av besiktningsskylt.

4 §.

Skatteskylt skall hava det utseende, som utvisas av härvid fogade bilaga, samt hava bokstäverna *AH* anbragta på sätt bilagan utvisar i svart färg å botten, vars färg, särskild för automobil och särskild för motorcykel, för varje år fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med riksräkenskapsverket. Nämnda ämbetsverk bestämma tillika den in- eller påstämpling, som ur kontrollsynpunkt må vara erforderlig.

Skatteskyltar tillhandahållas polismyndigheter efter rekvisition hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i samråd med riksräkenskapsverket meddelar de närmare bestämmelser om redovisning av bekomna skyltar, dessas förteckning och utlämnande m. m., som må vara erforderliga.

5 §.

Belopp, som jämlikt motorfordonsförordningen skall nedsättas för erhållande av besiktningsskylt, skall utgöra tio kronor för varje par skyltar.

För skatteskylt skall nedsättas enahanda belopp.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1929.

Typbesiktningsanmälan.

Undertecknad anmäler härmed till typbesiktning nedan beskrivna motorfordon, som tillverkas under seriebeteckning
 (Volvo 1/1927 kupé)

..... den 19...

.....
 Tillverkare
 Generalagent

BESKRIVNING.

Tillverkare (A.-B. Volvo)
 Tillverkarens modellbeteckning (1/1927)
 Fabrikatets benämning (Volvo)
 Drivkraftens art (Bensin)
 HK-antal Cylinderantal Cyl. dim.
 Chassinr Motornr
 Hjulbas Hjultyp (ståleker)
 Av bromsarna verkar det ena systemet på (fram- och bakhjul)
 och det andra på (kardanaxeln)
 Kylaren rymmer lit.
 Bränslebehållaren rymmer lit.
 Ringdimensioner fram bak
 Karosserimodell: (kupé, jämte bakom densamma anbragt fällsits för 2 personer)
 Platsantal (4)
 Växelspaken befinner sig mitt i, till höger, till vänster i vagnen
 Handbromsen är anbragt vid sidan av växelspaken, till höger, till vänster
 i vagnen, å instrumentbrädan
 Utrustning: i den ordinarie utrustningen ingå följande föremål:
 st. reservring komplett monterad å fälg,
 å hjul, verktygsuppsättning, stötfångare fram och bak, bagageräck,
 koffert

Övriga upplysningar:

..... den 19...

.....
 Tillverkare
 Generalagent

Typbesiktningssinstrument.

Härigenom intygas, att nedan beskrivna motorfordon, som efter anmälan av denna dag undergått typbesiktning jämlikt § 4 mom. 2 av förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 och därvid åsatts typbeteckningen (A 1-Volvo 1/1927 kupé) är till sin beskaffenhet i överensstämmelse med de i § 2 av sagda förordning meddelade bestämmelser och i övrigt ur trafik-säkerhetssynpunkt fullt tillförlitlig och för sitt ändamål lämplig.

BESKRIVNING.

Märke eller fabrikat		Drivkraft	Cyl. ant.
.....	Personvagn för pers.	Ant. hkr.	Dimen. m/m
.....	Axelavstånd cm.		
RINGAR:			
Längd cm.	luftringar av gummi	Tjänstevikt kg.	
Bredd cm.	deras bredd å slitytan	St. hjultryck kg.	
	fram cm. bak cm.		

Karosseri
 Signalapparat

..... den 19....

För besiktningssmyndigheten i

Typintyg

gällande motorfordon med typbeteckning (A 1 Volvo 1/1927 kupé).

Jämlikt föreskrifterna i § 4 mom. 2 i förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 intygas härmed,

att personautomobilen av märket (Volvo)
 med chassinr
 med motornr

tillhör den serie, som åsatts ovanstående typbeteckning, samt

att nämnda automobil är i full överensstämmelse med uppgifterna i det för nämnda serie utfärdade typbesiktningsinstrumentet, varav avskrift likalydande med originalet är intagen å omstående sida.

..... den 19

.....
 Tillverkare
 Generalagent

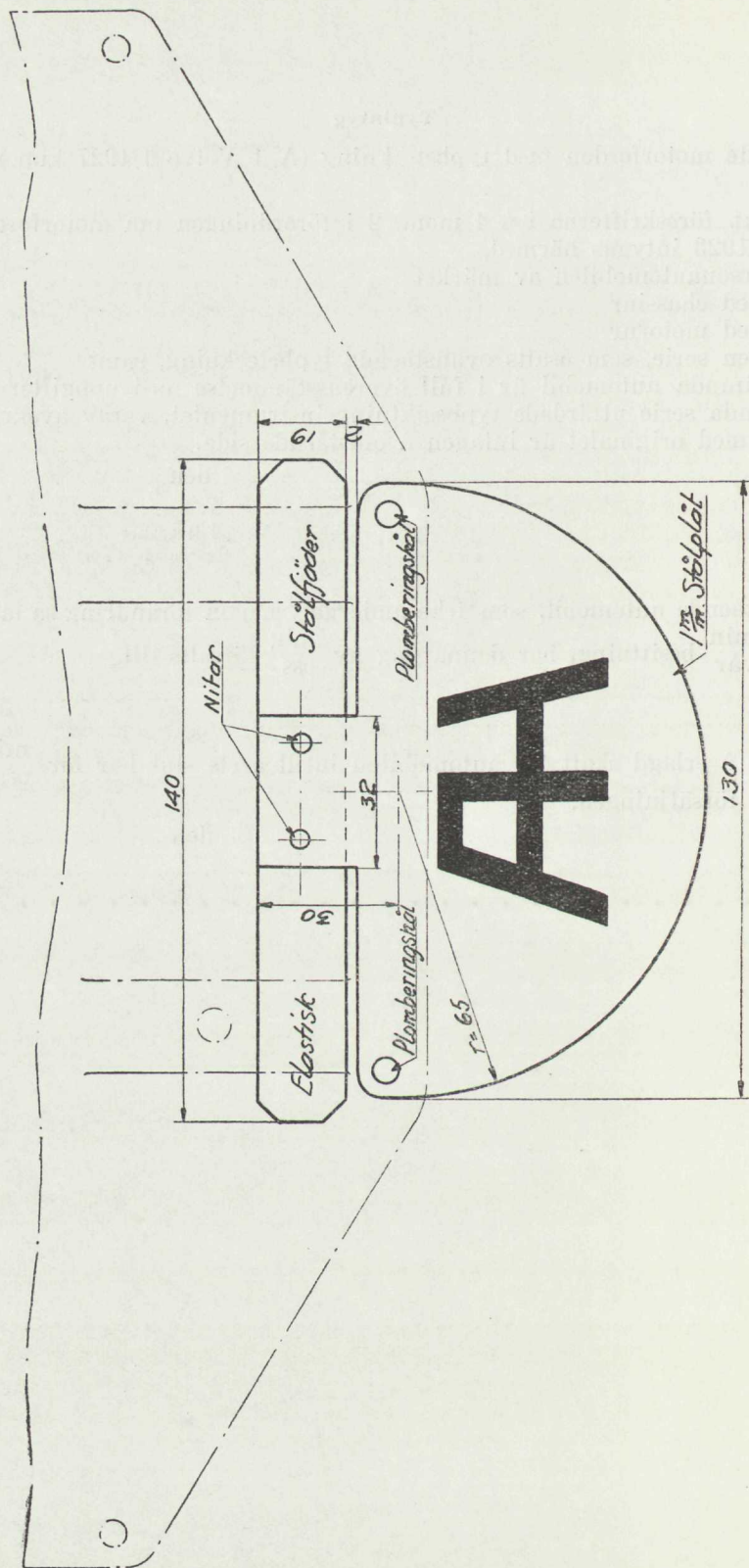
Ovanstående automobil, som icke undergått någon förändring så länge den varit i ^{min} vår besittning, har denna dag av ^{mig} oss försålts till

 län.

Kvitto å erlagd skatt för automobilen intill årets slut har för ^{mig} oss företetts vid försäljningen.

..... den 19

.....
 Försäljare



Inledning.

I vår första förordning om automobiltrafik av den 21 september 1906 stadgades, att automobil icke fick tagas i bruk utan att vara försedd med visst igenkänningsmärke. För erhållande av dylikt märke hade ägare av automobil att hos någon besiktningsman anmäla automobilens till besiktning. Vid besiktningen skulle undersökas, huruvida automobilens till sin beskaffenhet överensstämde med vissa i förordningen meddelade bestämmelser samt jämväl i övrigt vore med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig. Över vad vid besiktningen iakttagits skulle besiktningsmannen upprätta besiktningsskild, vilket skulle insändas till länsstyrelsen i det län, som förordnat besiktningsmannen. I händelse automobilens enligt instrumentet befanns uppfylla föreskrivna fordringar, hade länsstyrelsen att tilldela automobilens igenkänningsmärke. Först härefter fick automobilens tagas i bruk. Till stöd för bestämmelserna om obligatorisk första besiktning framhöll de inom civildepartementet den 24 juli 1903 tillkallade kommitterade i sitt den 16 mars 1904 avgivna betänkande, hurusom automobilens icke borde legaliseras såsom allmänt befordringsmedel utan att den vore tekniskt ofarlig och fyllde vissa nödiga anspråk på säkerhet och trygghet. Det borde uppställas vissa fordringar på automobils konstruktion, beskaffenhet och utrustning. Att en viss automobil fyllde de uppställda fordringarna måste på något sätt utrönas. Enligt de kommitterades mening vore det nödigt, att en automobil, innan den togs i bruk, underginge besiktning. Denna besiktning måste anförtros åt tekniskt sakkunniga personer, som för sådant ändamål särskilt utsåges.

Historik.

Första besiktning.

1906 års
automobil-
förordning.

Genom förordningen den 11 juni 1915 om ändring i vissa delar av 1906 års förordning infördes bestämmelser om en mera omfattande registrering av automobiler. I registren skulle intagas detaljerade uppgifter beträffande automobils beskaffenhet i flera avseenden. Uppgifterna skulle vid besiktningen lämnas till besiktningsmannen och inflyta i besiktningsskild, varifrån de infördes i registret. För besiktningens erhållande fick automobilägaren alltjämt anlita vilken besiktningsman som helst, men hade han att i regel vända sig med ansökan om registrering till länsstyrelsen i det län, där han var mantalsskriven. I förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, vilken förordning ersatte 1906 års förordning, vidtoges i stort sett inga förändringar i nu ifrågakommande avseende.

1915 års
författnings-
ändringar.

1916 års
automobil-
förordning.

Bestämmelser om en obligatorisk, registreringens föregående besiktning återfinnas jämväl i gällande förordning om motorfordon av den 15 juni 1923. Till grund för denna förordning ligger det av 1920 års sakkunniga den 28 oktober 1922 avgivna betänkande, vari förordades bibehållande i allt väsentligt av dittills gällande föreskrifter på detta område. Två av de sakkunniga, numera översten F. Enblom och sekreteraren i kungl. automobilklubben kaptenen A. Norlander yrkade däremot fullständigt slopande av besiktningssystemet. I det vid propositionen nr 124 till 1923 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning fogade statsrådsprotokollet framhöll departementschefen i fråga om obligatorisk första besiktning bland annat följande: Det torde visserligen få medgivas, att första besiktningen numera

1923 års
motorfordons-
förordning.

ur trafiksäkerhetssynpunkt i allmänhet icke vore av samma betydelse, som tidigare varit fallet. Särskilt gällde detta givetvis i fråga om motorfordon av förut i marknaden befintlig typ. Ur enbart nämnda synpunkt kunde därför måhända en »typbesiktning», sådan som förekomme exempelvis i Frankrike och vars införande även här i landet från visst håll förordats, vara tillräcklig. Den första besiktningen hade emellertid numera sin största betydelse såsom utgörande grundval för registreringen. De egenskaper hos ett motorfordon, beträffande vilka anteckning skedde i registret, vore av avgörande betydelse i flera viktiga hänseenden t. ex. i fråga om rättigheten att framföra fordonet å vissa vägar och beträffande den hastighet, med vilket fordonet finge framföras. Efter tillkomsten av den nya automobilskatten, vilken uträknades med ledning av uppgifterna i automobilregistret, vore det vidare nödvändigt, att dessa uppgifter bleve tillförlitliga. Erfarenheten visade emellertid, att de upplysningar rörande automobiler, som lämnades av dessas ägare vid anmälan till första besiktning, vore synnerligen bristfälliga. Genom besiktningsförfarandet erhöles emellertid garanti för att uppgifterna i registret om automobils beskaffenhet bleve med verkligheten överensstämmande. Såsom förhållandena sålunda gestaltat sig, måste den från en del håll framförda tanken på slopandet av de första besiktningarna och införandet i dessas ställe av blotta anmälningar till registret av automobilägare bestämt avvisas.

Efterbesiktning.

1906 års
automobil-
förordning.

I 1906 års automobilförordning stadgades rätt för länsstyrelse, att när helst anledning förelåg antaga att automobil icke längre befann sig i författningens enligt skick, låta genom besiktningsman verkställa förnyad besiktning av automobilen samt, om besiktningen föranledde därtill, meddela förbud för automobilens användande. Dylikt förbud gällde för hela landet, intill dess någon länsstyrelse — efter det besiktningsman inom länet intygat, att automobilen vore i vederbörligt skick — förklarat hinder för dess användande icke längre föreligga. — För erhållande av rättighet att utöva yrkesmässig automobiltrafik erfordrades särskilt tillstånd av offentlig myndighet. Denna ägde, därest anledning därtill föreläge, förordna besiktningsman att företaga särskild undersökning för utrönande av huruvida automobil, vilken uppgivits skola användas i trafiken, vore lämplig därtill. Under tredje kalenderåret från det, då besiktning av automobil senast ägt rum, skulle innehavaren av trafikstillstånd hos besiktningsman uppvisa automobilen till förnyad besiktning, för utrönande huruvida automobilen fortfarande vore i vederbörligt skick. Myndighet, som godkänt automobil för yrkesmässig trafik, ägde när helst anledning därtill förekomme låta genom besiktningsman undersöka automobilen. Till stöd för bestämmelserna om periodisk besiktning av trafikautomobil framhöllo 1903 års kommitterade allenast, att de föreslagits för betryggande av den trafikerande allmänhetens intressen.

1916 års
automobil-
förordning.

Genom 1916 års automobilförordning skärptes och utvidgades bestämmelserna om efterbesiktning, i det att jämväl automobiler i enskild trafik underkastades en vart tredje år återkommande besiktning, samtidigt med att för automobiler i yrkesmässig trafik stadgades besiktning minst en gång varje kalenderår. De inom civildepartementet den 11 juni 1909 tillkallade sakkunniga för revision av 1906 års förordning m. m., vilka i sitt betänkande den 5 februari 1912 föreslagit denna utsträckning av efterbesiktnings-skyldigheten, anförde som motiv för sitt förslag huvudsakligen följande: Visserligen låge det i den enskilde automobilägarens självförstådda intresse att hålla sin automobil i fullgott skick, då varje underlåtenhet härutinnan, oavsett den personliga faran för honom själv, medförde för honom minskad

möjlighet att draga nytta av det dyra instrumentet och lätt kunde vålla honom stor ekonomisk förlust, då ett fortsatt begagnande kunde förstöra automobilerna. Emellertid syntes det, att det allmänna ägde full rätt att fordra garanti för att varje automobil, som användes i trafik, vare sig yrkesmässig eller annan, underhölls. Någon anledning att fordra, att efterbesiktning nödvändigtvis skulle verkställas av besiktningsman i det län, där automobilerna vore registrerad, torde icke föreligga. I de flesta fall komme nog så att ske, men den lättnad för automobilägaren, som skulle ligga i valfrihet i detta avseende, borde kunna förordas. I yttrande över de sakkunnigas förslag motsatte sig Stockholms Droskägareförening årsbesiktning av automobilerna i yrkesmässig trafik, under anförande huvudsakligen att droskautomobilerna redan vore så väl skötta och underhållna, att allmänhetens intresse av säkerhet redan med då gällande bestämmelser tillräckligt tillgodosetts. De faror, som automobilerna skapat för allmänheten, vore undantagslöst beroende på vårdslöshet vid deras framförande. Besiktningen, oberoende om den skedde vart tredje år eller årligen, kunde blott giva trygghet för ögonblicket. En maskindel kunde fungera ena dagen, men vara ur funktion några timmar därefter — låt vara att det vore ytterst sällsynt. Droskägarna stode i ständig rapport med reparationsverkstäderna och det torde knappast hava förekommit, att en automobil lämnat en sådan verkstad i annat än felfritt skick. Vore således den föreslagna årliga besiktningen utan betydelse för allmänheten, innebure den däremot en extra beskattning av droskautomobilerna till förmån för besiktningsmännen. Föreningen hemställde förty, att treårsbesiktningen fortfarande måtte gälla för de i yrkesmässig trafik brukade automobilerna. I det vid propositionen nr 51 till 1916 års riksdag med förslag till automobilförordning fogade statsrådsprotokollet uttalade departementschefen i denna del bland annat följande: De sakkunnigas förslag, i vad det hänförde sig till den privata automobilrörelsen, syntes vara nyttigt och lämpligt. Tvekan kunde däremot hysas, huruvida vid den yrkesmässiga trafiken behov visat sig att utsträcka treårsbesiktningen till årlig besiktning. Det förefölle dock, som om den sålunda föreslagna utsträckt besiktnings-skyldigheten skulle leda till ökad trygghet för allmänheten vid det allt vanligare begagnandet av automobil som samfärdsmedel. De synpunkter, droskägareföreningen lagt på förevarande spörsmål, torde vara alltför ensidiga. Besiktning genom en erfaren besiktningsman kunde ofta giva anvisningar och varningar, som kunde bli till gagn, även ekonomiskt, för automobilägaren. Ett mindre fel kunde genom att i tid upptäckas och avhjälpas förekomma en dyrbar reparation längre fram. Kostnaderna för besiktningen vore ju ock obetydliga. Departementschefen hade i följd härav funnit övervägande skäl tala för de sakkunnigas förslag i dess helhet.

Genom 1923 års motorfordonsförordning borttogs efterbesiktningstvånget för automobilerna i enskild trafik, varemot den periodiskt återkommande årliga besiktningen av automobilerna i yrkesmässig trafik bibehölls. Tillika infördes bestämmelser därom, att efterbesiktning skulle äga rum, om registrerad automobil undergått sådan ändring, att i registret införda uppgifter icke längre vore överensstämmande med automobilens beskaffenhet. 1920 års automobilsakkunniga föreslogo i sitt till grund för gällande motorfordonsförordning liggande betänkande, att den periodiskt återkommande efterbesiktningen — årlig för automobilerna i yrkesmässig trafik och vart tredje år för andra — bibehölls. Dessutom förordades den skärpning, att alla lastvagnar, jämväl de i enskild trafik, skulle underkastas årlig besiktning. Det vore visserligen sant — framhöllo de sakkunniga — att med efter-

1923 års
motorfordons-
förordning.

besiktning full garanti ej vunnas, att bilen alltid hålles i föreskrivet och trafikdugligt skick. Men sådan garanti vore näppeligen möjlig att uppnå. Och några särskilda fördelar hade icke ansetts förenade med att, såsom också inom sakkunniga ifrågasatts, ersätta en periodisk efterbesiktning med en efterbesiktning å förut ej närmare bestämda tider, lagd i myndighets hand. En dylik efterbesiktning bleve i sådant fall sannolikt rätt så ojämn; i ett län kunde den bliva betydligt tätare anordnad än i ett annat. Det vore anledning antaga, att det goda skick, vari landets automobilpark tvivelsutan i allmänhet befunde sig, kunde, åtminstone delvis, tillskrivas efterbesiktningarna, såsom de dittills varit anordnade. Att utan tvingande skäl frångå ett system, som utfallit väl, hade icke syntts påkallat. Två av de sakkunniga, herrar Enblom och Norlander, yrkade slopande av all efterbesiktning. I det statsrådsprotokoll, som beledsagade propositionen nr 124 till 1923 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning, anförde departementschefen bland annat: I fråga om automobiler i yrkesmässig trafik torde periodiska efterbesiktningar ej böra avskaffas. Ett allmänt intresse förefunnes här av att dessa automobiler städse befunde sig i trafikdugligt och lämpligt skick. Härtill komme, att trafikbilarna i stort sett torde vara i högre grad än privatfordonen utsatta för ständig påfrestning och förslitning. Särskilt när det gällde sådan trafik, där allmänheten mera regelbundet utsattes för faran av olyckshändelse och där dessa kunde bliva av mycket stor omfattning, såsom ifråga om personomnibuser, syntes fordran på en regelbundet återkommande undersökning i trafiksäkerhetshänseende vara synnerligen berättigad. I fråga om den enskilda automobiltrafiken däremot vore allmänhetens intresse av periodvis återkommande kontroll å fordonens trafiksäkerhet av tämligen underordnad betydelse, helst erfarenheten torde giva vid handen, att det största antalet olyckshändelser med motorfordon hade sin grund i förarnas vårdslöshet och okunnighet och ej vore beroende på bristfälligheter å bilen. Då det dessutom torde kunna förutsättas, att de privata automobilerna i ägarens eget intresse och alldeles oavsett efterbesiktningarna i regel underkastades tillfredsställande vård och tillsyn, hade departementschefen ansett de från många håll framställda kraven på slopande av efterbesiktningarna kunna åtminstone för den enskilda automobiltrafikens del vinna tillmötesgående. I enlighet härmed affattades propositionen, som godkändes i denna del av riksdagen.

*Prövningen
av förar-
elever.*

I vår första förordning om automobiltrafik var rätten för en person att föra automobil allenast beroende av att han uppnått viss ålder och med bevis, utfärdadt av besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering. För att tjänstgöra som förare i yrkesmässig trafik erfordrades att härtill hava förvärvat tillstånd av myndighet, som medgivit trafikens utövande. Genom 1916 års förordning gjordes rätten att föra automobil, även då det gällde icke yrkesmässig trafik, beroende av myndighets tillstånd (körkort). För erhållande av körkort hade vederbörande att hos länsstyrelsen i det län, där han var mantalsskriven, förete, bland annat, bevis av besiktningsman angående godkänt förarprov.

Innan 1923 års motorfordonsförordning trädde i kraft, rådde fullständig frihet i fråga om valet av besiktningsman vid avläggande av prov för erhållande av körkort. Härutinnan har i nämnda förordning vidtagits vissa begränsningar. Sådant prov må nu avläggas för en var av besiktningsmännen inom det län, där vederbörande är mantalsskriven; om vederbörande hellre så önskar, kan prov ock få avläggas för någon av besiktningsmännen inom det län, där han erhållit sin utbildning. Den, som icke

är bosatt i riket eller erhållit utbildning utom riket, äger för prövningen vända sig till besiktningsman i det län, där han erhållit sin utbildning, respektive där han vistas.

Med avseende å rätten att välja besiktningsman för erhållande av tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik råder alltjämt fullständig frihet.

Enligt 1906 års automobilförordning skulle i varje län av länsstyrelsen förordnas lämpligt antal i motorers konstruktion och skötsel kunniga män, vilka skulle hava att verkställa besiktningar och andra i förordningen omnämnda förrättningar. Någon viss tid för besiktningsmans förordnande var ej stadgad.

I 1916 års förordning föreskrevs med avseende å besiktningsmans kompetens, att besiktningsman skulle vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga fullständig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik. I förordningen upptogs vidare bestämmelse därom, att länsstyrelse ägde återkalla för besiktningsman meddelat förordnande, när skäl därtill förekomme.

Genom förordningen den 25 september 1920 om ändrad lydelse i vissa delar av 1916 års författning begränsades tiden för besiktningsmans förordnande till tre år. Därest besiktningsman avgick före utgången av den för honom bestämda tjänstgöringstid, skulle ny besiktningsman utses för den återstående tiden. Instruktion för besiktningsmän skulle utfärdas av Konungen. Sådan utfärdades den 5 november 1920.

Genom 1923 års motorfordonsförordning har tiden för besiktningsmans förordnande utsträckts från tre till fyra år. Vid förfall för besiktningsman äger länsstyrelse förordna vikarie för honom. Beträffande besiktningsmans kompetens gäller, att härtill icke må utses annan än den, som genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrandeandel tillvunnit sig allmänt förtroende. Besiktningsman, som själv skall innehava gällande körkort för automobil, bör äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon. Besiktningsman må ej den vara, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare; ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som bedriver tillverkning av eller handel med motorfordon eller som utbildar förare. Besiktningsmän må ej för något län utses till större antal än det verkliga behovet oundgängligen kräver. I fråga om besiktningsmans verksamhetsområde är stadgat, att han ej äger verkställa förrättning inom annat län, än där hans stationsort är belägen. För Stockholms stad och län må dock gemensamma besiktningsmän förordnas. Stationsorten bestämmes av länsstyrelsen. Hava flera av länets besiktningsmän samma stationsort, äger länsstyrelsen efter omständigheterna meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningsmannagöromålen.

I det till grund för gällande motorfordonsförordning avgivna sakkunnigbetänkande, vari besiktningsmannainstitutionen gjorts till föremål för en ingående undersökning, förordade de sakkunnige institutionens bibehållande i dess dittillsvarande form. Någon avsevärdare förbättring av själva institutionen ansågs icke kunna ernås genom att lägga besiktningsmannagöromålen å redan förefintliga statsorgan eller genom inrättandet av särskilda statstjän-

Besiktningsmannainstitutionen.

Tidigare lagstiftning.

1923 års motorfordonsförordning.

ster för desammas fullgörande. Gjordes alla besiktningsmännen till statens tjänstemän, torde en var av dem böra erhålla ett visst, låt vara ganska måttligt grundarvode och ersättningen i övrigt i görlig grad lämpas efter göromålets omfattning. Med de växlingar, som vore förknippade med besiktningsmannagöromålen, bleve därmed emellertid avlöningen ojäm i förhållande till arbetets omfattning. Säkerligen skulle härigenom förorsakas svårigheter att till de mest arbetstyngda befattningarna förvärva kvalificerade krafter. Anordningen måste också föranleda till, att den rådande friheten att i stor utsträckning vända sig till den besiktningsman, som vederbörande själv önskade anlita, måste upphöra och begränsas. Vad anginge tanken att förlägga besiktningsmannagöromålen å redan förefintliga statstjänstemän, skulle detta å en del håll kanske vara möjligt, men för de orter där besiktningsmannagöromålen vore av sådan omfattning, att de uteslutande eller så gott som uteslutande toge en persons hela arbetskraft i anspråk, vore denna anordning förvisso otänkbar. Den skulle med all sannolikhet också äventyra den under rådande förhållanden möjliga och nödiga snabbhet, varmed besiktningsärenden borde avgöras. Den ökade garanti för opartiskhet och samvetsgrannhet, som en statstjänarekär kunde anses erbjuda, och det större ansvar, en sådan kunde åläggas, torde icke i och för sig utgöra tillräckliga skäl att övergiva det dittillsvarande systemet. — Såsom ett led i strävandena att vinna fullt kompetenta besiktningsmän ingick i de sakkunnigas förslag en minskning av besiktningsmännens dåvarande antal, vilket enligt de sakkunnigas mening syntes vara alldeles för stort. Det vore visserligen bekvämt för automobilägare och föraraspiranter att i hemorten hava tillgång till besiktningsmän, men dessa synpunkter kunde icke tillerkännas avgörande betydelse gent emot vikten av att kunna påräkna fullgod kompetens för uppdraget hos dem, som utsåges till besiktningsmän. Det vore också, förmenade de sakkunniga, önskvärt, att allt flera besiktningsmän kunde ägna en huvudsaklig del av sin arbetskraft åt besiktningsmannauppgiften. Jämväl finge uppmärksammas, att ett större antal besiktningsmän, än det verkliga behovet krävde, *kunde* leda till sådan konkurrens mellan dem, som slappade deras nit. Ansåges en besiktningsman släpphänt eller mindre noggrann vid fyllande av sina uppgifter — särskilt den viktigaste, prövningen av förarkompetensen — bleve tillströmningen av förarelever till honom lätt större än som annars bleve fallet. Funnes så flera besiktningsmän stationerade å samma ort, bleve olägenheten av en dylik ojäm tillströmning än mera framträdande och betänklig. Då ersättningen för besiktningsmannauppdraget utginge efter antalet förrättningar, borde frestelsen att öppna konkurrens om dessa i görlig mån förekommas. — De sakkunniga ansågo det icke tillrådligt att såsom kompetensvillkor för besiktningsman föreslå examen vid teknisk läroanstalt, huru gagnande en dylik kvalifikation än i regel torde vara. Besiktningsmannens yrke vore framför allt av praktisk natur. Med den utveckling automobilismen tagit i vårt land besatte en mängd personer sådan praktisk erfarenhet och kännedom om automobils konstruktion och manövrering, att de, även om de ej genomgått teknisk läroanstalt, väl lämpade sig såsom besiktningsmän. Såväl bland chaufförer som bland förmän och arbetare å verkstad för fabrikation eller reparation av automobiler torde emellanåt kunna vinnas personer, som förvärvat så ingående kännedom om motorfordons konstruktion och manövrering, att de, om de i övrigt fyllde villkoren, lämpligen kunde bliva besiktningsmän. — Spörsmålet huruvida länen borde indelas i besiktningsmannadistrikt och vederbörande förpliktas att anlita den besikt-

ningsman, som innehade det distrikt, inom vilket förrättningen begärdes, var ävenledes föremål för de sakkunnigas övervägande. En sådan anordning skulle emellertid, påpekade de sakkunniga, medföra en inskränkning i dittills gällande frihet att anlita besiktningsman eller åtminstone avsevärda inskränkningar däri. — Sådana fördelar hade dock icke ansetts förenade med en distriktsindelning, att en i rådande förhållanden så genomgripande förändring kunnat av de sakkunniga förordas. Visserligen kunde besiktningsmannaarvodena under distriktsindelning bli jämnare fördelade mellan besiktningsmännen. Men denna synpunkt hade icke syntts böra tillerkännas avgörande betydelse gent emot den bekvämlighet, som det rådande systemet innebure för allmänheten och som också av denna skattades högt. Först om besiktningsmännen gjordes till direkta statstjänstemän, kunde en distriktsindelning vara att föredraga.

Vederbörande departementschef, som vid sin hemställan om framläggandet av proposition (nr 124) till 1923 års riksdag med förslag till motorförordning i stort sett anslöt sig till de sakkunnigas förslag beträffande besiktningsmannaväsandets anordnande, påpekade, att det rådande systemet med så gott som fullständig frihet för allmänheten vid val av besiktningsman otvivelaktigt innebure vissa möjligheter till missbruk, i det att en besiktningsman genom efterlåtenhet, i synnerhet vid prövning av förare, kunde obehörigen tillskansa sig uppdrag till förfång för andra besiktningsmän. Denna olägenhet kunde undanröjas genom en bestämd distriktsindelning med ensamrätt för besiktningsmännen till alla förrättningar inom respektive distrikt. På av de sakkunniga anförda grunder ansåge departementschefen emellertid en så genomgripande förändring i den då gällande ordningen icke vara att förorda.

Inom civildepartementet den 12 september 1919 tillkallade sakkunniga, vilkas den 4 december samma år avgivna betänkande låg till grund för förordningen den 25 september 1920 om ändrad lydelse i vissa delar av 1916 års förordning, föreslogo tillsättande av en för hela riket gemensam inspektör med åliggande huvudsakligen ej mindre att hava inseende över besiktningsmännen, än även att i övrigt med uppmärksamhet följa utvecklingen av automobilväsendet och verka för dess sunda utveckling. Huvudskälet för inrättandet av den nya befattningen var, att det visat sig förenat med stora svårigheter för länsstyrelserna att, i saknad av nödig teknisk sakkunskap, övervaka besiktningsmännens verksamhet, vartill de i övrigt saknade befogenhet i annan mån än att de kunde återkalla ett givet förordnande. Det syntes vidare nödvändigt, att betryggande garanti vunnas för att prövningen av automobilförare skedde efter ensartade grunder i hela landet, och en sådan garanti kunde, enligt de sakkunnigas förmenande, ej åstadkommas med mindre en gemensam statlig institution med kontrollerande myndighet inrättades. Genom att inspektören skulle hava skyldighet att yttra sig vid tillsättningen av besiktningsmännen skulle ernås bättre likformighet i avseende å kompetensfordringarna för dessa befattningar. Inspektören, som säkerligen skulle bli en centralorgan för automobilväsendet i landet, borde, ehuru fullt självständig i sin verksamhet, inordnas i ett ämbetsverk, vartill de sakkunniga föreslogo väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Förslaget upptogs i propositionen till 1920 års riksdag, men frågan förföll på grund av andra kammarens motstånd.

1920 års automobilsakkunniga, som upptogo förslaget om en besiktningsmännens chefsmyndighet, yttrade i sitt betänkande, att det måste skapas en påbyggnad å automobilbesiktningsmannainstitutionen med uppgift att

Överbesiktningsman.

1919 års sakkunniga.

1920 års automobilsakkunniga.

biträda länsstyrelserna i deras verksamhet beträffande automobilväsendet, särskilt utväljandet av lämpliga besiktningsmän, att underlätta och reglera besiktningsmännens verksamhet samt att övervaka, att förarutbildningen bleve fullt tillfredsställande och automobilismen i sin helhet utvecklades i sund och betryggande riktning. De föreslagna fördensskull inrättandet av en chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen, benämnd överbesiktningsmännen, vilken skulle fylla ett flertal uppgifter, såsom att avgiva yttranden över ansökningar till besiktningsmannabefattning, fastställa formulär till besiktningsinstrument, utfärda närmare bestämmelser om besiktningsmärke, yttra sig över och undersöka kompetensen hos föreslagna lärare vid körskola, utöva tillsyn över och verkställa besiktning av körskolor o. s. v. Chefsmyndigheten föreslogs i första hand förlagd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varvid förutsattes, att den tjänsteman i styrelsen, som finge att närmast handhåva ifrågasatt ärenden, skulle erhålla en tillräckligt fristående ställning; han borde således självständigt handlägga och avgöra ärendena, så att blott i vissa särskilt angivna fall av principiell innebörd en föredragning inför styrelsens chef behövde ifrågakomma. Av de myndigheter, som hördes över förslaget, avstyrkte det stora flertalet detsamma; och blev förslaget ej upptaget i 1923 års proposition.

Sakkunniga
för maskinell
vägtrafik.

I sitt år 1923 avgivna betänkande angående regelbunden automobiltrafik m. m. ifrågasatte de sakkunniga för maskinell vägtrafik, huruvida icke åt någon central myndighet, exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, borde uppdragas att öva viss normerande tillsyn över linjetrafikärendena, särskilt ifråga om tekniska villkor och taxor, samt att i samband därmed eventuellt även insamla fortlöpande regelbundna uppgifter angående förefintliga linjetrafikföretag.

Särskilda sak-
kunniga av år
1924 för om-
organisation
av väg- och
vattenbygg-
nadsväsendet
m. m.

Särskilda sakkunniga, vilka år 1924 tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda vid frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet och därmed sammanhängande spörsmål, föreslago i sitt den 30 september 1925 avgivna betänkande, att inom styrelsen skulle bildas en vägbyrå med uteslutande uppgift att handlägga väg- och vägtrafikärenden. Inom vägbyrån skulle bl. a. tillsättas en tjänsteman med nödiga automobiltekniska insikter och med erfarenhet angående automobiltrafiken. I samband härmed torde i styrelsens instruktion angivas, att det ålåg styrelsen att med uppmärksamhet följa utvecklingen av vägtrafiken och automobilbesiktningsverksamheten, att tillhandagå länsstyrelserna med råd, upplysningar och utredningar samt att i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande automobilbesiktning. Däremot syntes det de sakkunniga icke erforderligt, att i enlighet med 1920 års automobilsakkunnigas förslag införa begreppet chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen eller föreskrift om de för denna myndighet avsedda självständiga verksamhetsuppgifterna. Det med nämnda förslag avsedda syftet borde i allt fall vinnas genom vad nu föreslagits, innebärande en sakkunnig myndighet, som i erforderliga fall stode till länsstyrelsernas förfogande och som även hade att taga av behovet påkallade initiativ.

Särskilda sak-
kunniga av
år 1927 för
omorganisa-
tion av väg-
och vatten-
byggnads-
väsendet.

Under år 1927 inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga för utredning av vissa frågor rörande ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet yttrade i sitt den 26 oktober samma år avgivna betänkande, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde hava sin uppmärksamhet på automobilbesiktningsverksamheten, tillhandagå med råd, upplysningar och utredningar samt i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande densamma. De sakkunniga hade

dock icke funnit tillräckliga skäl att för närvarande föreslå uppförande å styrelsens stat av en automobilteknisk fackman, på sätt i 1925 års betänkande förordats. Rent maskintekniska ärenden torde förekomma endast sporadiskt, och i dessa torde erforderlig utredning lämpligast kunna åstadkommas antingen genom samverkan med kungl. automobilklubben och automobilbesiktningsmännens förening eller genom att kommunikationsdepartementet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkallade särskild sakkunnig. I trafiktekniska ärenden åter torde styrelsens vägtekniska tjänstemän besitta eller förvärva erforderlig sakkunskap.

Besiktningsmännen äga alltsedan besiktningsmannainstitutionens tillkomst rätt att för av dem verkställda förrättningar tillgodogöra sig ersättning ur uppburna förrättningsavgifter enligt viss taxa. I ersättningen ingår gottgörelse för utfärdande av besiktningsinstrument eller annat intyg även som för deras översändande i föreskrivna fall till vederbörande myndighet. Därjämte äger besiktningsman att vid resa, som föranledes av förrättning, uppbära rese- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet. I propositionen till 1920 års riksdag föreslogs en väsentlig höjning av förrättningsavgifterna. Vid ärendets behandling i riksdagen ansåg sig andra lagutskottet i stort sett icke kunna tillråda någon höjning av avgifterna. I en vid utskottets betänkande fogad reservation hemställdes tillika, att till bestämmelserna om förrättningsavgifter i 1916 års förordning (§ 43) skulle göras följande tillägg: »Besiktningsman är skyldig att i den ordning Kungl. Maj:t bestämmer inlämna redovisning för uppburna avgifter. De grunder, efter vilka besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode ur uppburna avgifter, bestämmas av Kungl. Maj:t». Reservanternas påpekade, att det rådande systemet innebure, att besiktningsmännen ägde uppbära ersättning för förrättningar utan redovisningsskyldighet. Med hänsyn till de betänkliga verkningar, detta system kunde komma att medföra, syntes det enligt reservanternas mening böra modifieras på sätt av dem föreslagits. Riksdagen biföll reservationen och genom förordningen den 25 september 1920 erhöll ovan nämnda paragraf den av riksdagen föreslagna lydelsen. I enlighet härmed stadgades uti Kungl. Maj:ts instruktion för automobilbesiktningsmän den 5 november 1920, att besiktningsman ägde, att ur de avgifter, som till honom erlades enligt sagda § 43, tillgodogöra sig arvode med, för kalenderår räknat: hela den del av avgifternas summa, som icke överstege 10,000 kronor; tre fjärdedelar av den del av avgifternas summa, som överstege 10,000 men icke 14,000 kronor; hälften av den del av avgifternas summa, som överstege 14,000 kronor men icke 20,000 kronor, samt en tredjedel av den del av avgifternas summa, som överstege 20,000 kronor. Vad besiktningsman icke ägde tillgodogöra sig, skulle han inleverera till länsstyrelsen. Vad sålunda inlevererats, skulle av länsstyrelsen redovisas bland inflytande inkomster för registrering av automobiler. Genom nu gällande instruktion för besiktningsmän av den 12 oktober 1923 hava de grunder, efter vilka besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode, ändrats därhän, att han berättigats behålla, för kalenderår räknat, hela den del av avgifternas summa, som icke överstiger 16,000 kronor, hälften av den del som överstiger 16,000 kronor men icke 20,000 kronor samt en tredjedel av den del som överstiger 20,000 kronor. Denna höjning tillkom på förslag av 1920 års automobilsakkunniga för att icke försvåra möjligheterna till att på de viktiga posterna i storstäderna få fullt kvalificerade besiktningsmän. Vidare äger besiktningsman, som av länsstyrelse förordnats att utöva tillsyn över körskola, i sådant avseende uppbära dels resekostnads- och traktamentsersättning en-

Lönesystemet.

ligt gällande resereglemente för i anledning av uppdraget företagna resor, dels ock, enligt länsstyrelsens närmare bestämmande, ett arvode för år räknat av högst 1,000 kronor. Nämda ersättning och arvode bestridas av inflytande avgifter för registrering av motorfordon.

Framställningar om revision.

Statsrevisorernas uttalande.

I sin till 1927 års riksdag avgivna berättelse framställde riksdagens revisorer under kommunikationsdepartementet, § 43 (Del I s. 74), vissa erinringar mot det nuvarande automobilbesiktningsväsendet och därmed sammanhängande förhållanden samt anförde därvid i huvudsak följande: Den allmänna obligatoriska besiktningen företoges i samband med registreringen eller alltså då fordonen vore nya och då felaktigheter i regel icke torde förekomma. Med undantag för de så kallade trafikbilarna vore efterbesiktning icke obligatorisk i andra fall, än då i följd av å fordon företagna ändringar rättelse påkallades uti automobilregistret. Någon mera ingående undersökning för upptäckande av verkliga brister i axlar och hjul, styrinrättning m. m. torde icke vid besiktningarna företagas. Dessa torde hava sin egentliga betydelse såsom grundval för registreringen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde däremot det nuvarande förfarandet få tillmätas ett tämligen underordnat värde och sammanfattningsvis torde kunna sägas, att detsamma i sin nuvarande utformning innebure en i förhållande till effektiviteten alltför stor omgång.

Vad anginge den del av besiktningsmannarbetet, som avsåge prövning av automobilförare, förmenade revisorerna, att denna ur säkerhetssynpunkt torde hava större betydelse. För utövandet av denna uppgift förutsattes utan tvivel ett stort mått av ansvarskänsla och samvetsgrannhet samt goda tekniska insikter. I sistnämnda avseende ansåge sig revisorerna dock böra omnämna, att endast ett begränsat antal av besiktningsmännen syntes hava erhållit någon mera omfattande teknisk specialutbildning.

I detta sammanhang fäste revisorerna uppmärksamheten på den frihet, som enligt gällande författningsbestämmelser vore allmänheten medgiven i fråga om valet av besiktningsman. Sålunda finge för körkorts erhållande prov avläggas för vilken som helst av besiktningsmännen inom det län, där vederbörande vore mantalsskriven. Om vederbörande hellre så önskade, kunde prov också få avläggas för någon av besiktningsmännen i det län, där han erhållit sin utbildning. Redan i samband med genomförandet av 1923 års lagstiftning i ämnet hade framhållits de möjligheter till missbruk, som en dylik alltför stor valfrihet kunde medföra. På grund härav hade vissa begränsningar i tidigare förefintlig allmän frihet i val av besiktningsman genomförts. Revisorerna ifrågasatte, huruvida icke ytterligare inskränkningar av valfriheten mellan olika besiktningsmän kunde vara påkallad.

I de mindre städerna och på landsbygden, påpekade revisorerna, syntes besiktningsmannarbetet i allmänhet utövas såsom bisyssla till annan yrkesanställning, varvid den årliga arvodesinkomsten uppginge till belopp upp till omkring 10,000 kronor. I Stockholm och vissa andra städer, där besiktningsmannuppdraget utövades mera yrkesmässigt, hade den behållna andelen av uppburna avgifter i ett flertal fall stigit till omkring 20,000 kronor per år. Vad Stockholm beträffade vore två utav de därstädes tillsatta besiktningsmännen tillika anställda som besiktningsmän inom Stockholms län och hade dessas inkomster under de senare åren kommit att uppgå till närmare 30,000 kronor. I nu angivna siffror hade icke medräknats arvoden såsom kontrollant för körskolor. Även då arbetet utövades mera

sammanhängande, syntes det dock icke vara så tidskrävande, att icke möjligheter till annat förvärvsarbete förelegat. I betraktande av vad anförts och sådan utvecklingen å området gestaltat sig funne revisorerna de grunder, efter vilka besiktningsmännens arvoden beräknades, leda till resultat, som i allmänhet för dessa ställde sig mer än skäligt gynnsamma.

Över statsrevisorernas berättelse hava överståthållarämbetet och länsstyrelserna avgivit förklaringar. I dessa har befogenheten utav revisorernas anmärkningar i större eller mindre omfattning i olika hänseenden vitsordats. Vad till en början angår första besiktningen har av flera länsstyrelser framhållits, att ur trafiksäkerhetssynpunkt densamma syntes vara av underordnat värde, men att första besiktning likväl borde bibehållas med hänsyn till dess betydelse ur registreringssynpunkt. En motsatt uppfattning beträffande första besiktningens värde för driftsäkerheten har emellertid även kommit till synes. Det har framhållits, att besiktning fortfarande torde vara nödvändig såsom en garanti för att mindervärdiga fabrikat icke utsläppas i marknaden. Av länsstyrelsen i Stockholms län har framhållits, hurusom de flesta i handeln förekommande automobilerna torde hänföra sig till vissa standardtyper. Då alla till samma standardtyp hörande fordon i allt väsentligt vore lika, syntes det enligt länsstyrelsens mening vara tillräckligt, att besiktning ägde rum å en av dem och att de uppgifter, som därvid erhöles, godtoges jämväl för de övriga. För registrering av en automobil skulle sålunda, därest besiktning av annan automobil av samma typ ägt rum, endast erfordras ingivande av avskrift av det beträffande den besiktigade automobilens utfärdade besiktningsinstrumentet jämte intyg, utfärdat under straffansvar, av vederbörande tillverkare eller försäljare, att de båda automobilerna vore i allt väsentligt lika. Av länsstyrelsen i Södermanlands län hava i stort sett framhållits enahanda synpunkter. För ett fullständigt slopande av första besiktning beträffande nya fordon eller åtminstone i fråga om nya sådana i privat bruk hava några länsstyrelser gjort sig till tolk. De för automobilregistret erforderliga uppgifterna skulle kunna erhållas genom tillverkningscertifikat eller liknande handling.

I fråga om obligatorisk efterbesiktning företräda länsstyrelserna i allmänhet den uppfattningen, att densamma bör bibehållas i sin nuvarande omfattning. Å vissa håll göres gällande, att bestämmelserna härutinnan böra ytterligare skärpas. Ett fåtal länsstyrelser hava framkastat möjligheten av införande av obligatorisk efterbesiktning av fordon i privat bruk. Länsstyrelsen i Värmlands län har funnit sig böra ifrågasätta upptagandet av föreskrift om obligatorisk efterbesiktning för automobiler i privat bruk på det sätt att efterbesiktning skulle kunna verkställas utan ägarens bestämmande av tidpunkten därför. En så anordnad efterbesiktning har länsstyrelsen för övrigt ansett böra utöver gällande bestämmelser stadgas jämväl för trafikautomobiler. Länsstyrelsen i Jönköpings län har framhållit, hurusom den omständigheten att en trafikautomobil en gång om året inställes för efterbesiktning uppenbarligen icke kunde innebära någon större garanti för trafiksäkerheten. Enligt länsstyrelsens uppfattning skulle ett vida bättre resultat ernås, därest efterbesiktningen slopades och ersattes med en ständigt under året fortlöpande kontroll från besiktningsmännens sida över trafikautomobilerna.

Vad angår revisorernas anmärkning rörande besiktningsmännens kompetens hava flera länsstyrelser vitsordat önskvärdheten av att besiktningsmannauppgifterna anförtröts åt härför fullt kvalificerade personer. Att så ej alltid kunnat ske hade berott på att dylika personer ej stått att finna. Med hänsyn till denna svårighet har en länsstyrelse betonat, att någon skärpning av nu

Länsstyrelsernas förklaringar.

gällande kompetensvillkor icke lämpligen borde ifrågakomma. Bland de i detta sammanhang framförda förslagen må nämnas, hurusom länsstyrelsen i Skaraborgs län ifrågasatt, att bland kompetensvillkoren även skulle inrymmas fordran på genomgåendet av en särskild utbildningskurs jämte avlagt prov inför särskilda för ändamålet förordnade examinators. Slutligen har även erinrats om, att en stegring av kompetensfordringarna skulle motverka önskemålet att sänka arvoden.

Det stora flertalet länsstyrelser hava tillstyrkt vidtagandet av ytterligare inskränkningar i fråga om allmänhetens rätt att välja besiktningsman vid avläggande av prov för körkorts erhållande. En och annan länsstyrelse har förklarat sig hava särskild anledning härtill på grund av de mindre goda erfarenheter densamma gjort av den rådande valfriheten. Det har påpekats, hurusom jämväl inskränkning i rätten att välja besiktningsman för verkställande av besiktningar borde vidtagas. Till rådande av bot å de missförhållanden, som yppat sig i nu förevarande avseende, har i allmänhet föreslagits införande av distriktsindelning för besiktningsmännen med ty åtföljande begränsning av deras verksamhet så, att de i stort sett icke skulle äga verkställa några förrättningar åt andra än dem, vilka vore bosatta inom verksamhetsområdet. Av ett par länsstyrelser har lämnats det meddelandet, att en indelning av länet i tjänstgöringsområden redan verkställts mellan besiktningsmännen. Å andra sidan hava från vissa håll invändningar rests mot införandet av en ytterligare inskränkning i valfriheten mellan olika besiktningsmän. De fördelar, som skulle vinnas genom en mer eller mindre strängt genomförd distriktsindelning torde icke — har det sagts — komma att uppvägas av de mångahanda olägenheter för allmänheten, som uppenbarligen skulle vara förbundna med ett sådant system.

Vad slutligen angår frågan om storleken av besiktningsavgifterna och besiktningsmännens därav inflytande inkomster hava åtskilliga länsstyrelser medgivit, att besiktningsmännens arvoden i många fall uppgått till alltför höga belopp i förhållande till arbetets art och omfattning. Till avhjälpande av detta missförhållande har föreslagits dels sänkning av de olika avgifterna, främst för första besiktning, dels ock beskärning av den besiktningsmännens tillkommande andel av avgifternas summa. Länsstyrelserna i Stockholms och Södermanlands län hava framhållit, hurusom genom införandet av den av dessa länsstyrelser förordade typbesiktningen av nya fordon en avsevärd reducering av besiktningsmännens arvoden torde komma att äga rum. Länsstyrelsen i Gotlands län har påpekat, att en utjämning av besiktningsmännens inkomster kunde tänkas möjlig genom att inrätta befattningarna som statstjänster med visst grundarvode och ersättning i övrigt, lämpad efter göromålets omfattning. Lämpligheten härav har dock av länsstyrelsen dragits i tvivelsmål. En fullständig utjämning av inkomstbeloppen torde enligt länsstyrelsens uppfattning icke heller få anses berättigad, då det vore fråga om ersättning för visst arbete och ersättningen således skäligen borde stå i förhållande till arbetsbördan. Ett par länsstyrelser hava ifrågasatt, att besiktningsmännen skulle avlönas uteslutande med fasta arvoden.

Riksdagens
skrivelse.

I riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 maj 1927, nr 225, i anledning av statsrevisorernas berättelse förklarade sig riksdagen hava funnit, vad revisorerna anfört beträffande ersättningen till automobilbesiktningsmännen vara värt synnerligt beaktande. Enligt riksdagens mening måste nämligen de ersättningar, som under de senaste åren utgått till besiktningsmännen, anses i vissa fall vara alltför höga. Även revisorernas erinringar

i övrigt, särskilt i avseende å den nuvarande valfriheten mellan olika besiktningsmän, ansåge riksdagen värda att upptagas till närmare undersökning. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 maj 1927, nr 190, hade riksdagen redan tidigare — i samband med yttrande över framlagt förslag till vissa ändringar i motorfordonsförordningen — framhållit, att fråga om allmän sänkning av besiktningsavgifterna samt om ändring i de grunder, efter vilka besiktningsmännens arvoden beräknades, borde utan avvaktan å en allmän revision av motorfordonsförordningen bliva föremål för Kungl. Maj:ts öfvervägande.

I en till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet avlåten, den 12 oktober 1927 dagtecknad skrivelse har styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening upptagit till behandling vissa med besiktningsinstitutionen sammanhängande frågor. Styrelsen har därvid gjort gällande, att om än besiktning av nya, standardiserade motorfordon hade mindre betydelse ur säkerhetssynpunkt, bildade dock efterbesiktningsproceduren ett kapitel, som förtjänade största uppmärksamhet. Att slopa efterbesiktning av motorfordon i yrkesmässig trafik vore att avskriya all kontroll. Blotta tillvaron av det system, som för närvarande tillämpades, bidroge mer än något annat till materielens vidmakthållande. Den obligatoriska efterbesiktningen hade ett utomordentligt värde ur trafiksäkerhetssynpunkt. Om något fel vidlådde det nuvarande systemet i detta avseende, finge det anses bestå därutinnan, att besiktningsmannen saknade befogenhet att utan föregående varning kalla vederbörande till efterbesiktning. En fråga, som utan tvivel komme att framtvinga sig i samband med en revidering av automobilförordningen, vore den så kallade typbesiktningen. Styrelsen gillade så till vida tanken på en typbesiktning, att den ansåge vissa lättnader utan olägenhet kunna införas i det nuvarande systemet men hölle å andra sidan före, att detta måste ske under former, som ej åsidosatte den kontroll, som ur olika synpunkter vore nödvändig. Enligt styrelsens förmenande kunde vid typbesiktning missbruk ej undvikas med mindre samtliga fordon passerade besiktningsman, som i vanlig ordning upprättade besiktningsinstrument. Åtgärden med framförandet till besiktningsman skulle emellertid inskränka sig till ett uppvisande, som möjliggjorde fastställande av typen. Från olika håll hade ifrågasatts, huruvida icke en inskränkning av den nuvarande valfriheten mellan olika besiktningsmän kunde vara påkallad. Undersökte man emellertid anledningen till detta förslag, funne man, att det framkommit i syfte att förebygga, att besiktningsman, som ådagalade efterlåtenhet vid provens anställande, skulle tillskansa sig uppdrag på bekostnad av mer nogräknade kollegor. Det förefölle emellertid styrelsen, som om en inskränkning av valfriheten ej vore rätta botemedlet mot detta missförhållande, utan att tvärtom valfriheten i sin nuvarande utsträckning kunde och borde bibehållas, därest besiktningsmännens standard upprätthölles. Ett effektivt medel för att avlägsna vissa motsatsförhållanden, som trots allt kunde existera, å stationsort med två eller flera besiktningsmän vore, att dessa enade sig om ett gemensamt kontor. Med hänsyn till att besiktningsmännen arbetade under väsentligt olika förhållanden, syntes önskvärt, att besiktningsmän av tvenne grader utsåges. Till den högre graden skulle räknas de, som på grund av rörelsens omfattning helt ägnade sig åt uppdraget, medan personer, för vilka detsamma endast vore en bisyssla, hänfördes till den lägre graden. Genom en dylik åtgärd kunde fullt kvalificerade krafter erhållas för de bärande uppgifterna inom besiktningsinstitutionen och åt dessa kunde den kontrollerande verksamheten anförtros. En

Yttrande av
styrelsen för
automobil-
besiktnings-
männens
förening.

av de svagheter, som för närvarande vidlådde besiktningsinstitutionen, vore, att de personer, som vore knutna till densamma, saknade officiell myndighet. Mycket vore vunnet, om genom särskilda föreskrifter denna senare uppfattning kunde avlägsnas och om besiktningsman i vissa avseenden kunde tilldelas polismans befogenhet och därmed jämförlig myndighetsställning.

Sedan Kungl. Maj:t den 11 november 1927 bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga att inom departementet utarbета förslag till ny förordning om motorfordon m. m., har Kungl. Maj:t i cirkulär till länsstyrelserna samma dag förordnat, att i avvaktan på slutförandet av berörda arbete, såvitt detsamma avsåge besiktningsväsendet, förordnande av besiktningsman för tiden efter den 1 januari 1928 skulle, utan hinder av stadgandet i § 3 mom. 4 andra stycket i motorfordonsförordningen, ske på en tid av högst ett kalenderår.

Besiktnings-
väsendet i
statistisk be-
lysning.

Besiktningsmännens verksamhet är till sin omfattning framför allt beroende av antalet motorfordon och föraraspiranter. Det torde därför icke vara ur vägen att i detta sammanhang belysa utvecklingen av motorismen under de senare åren.

Motorfordons- och körkortsbeståndet under åren 1918—1927.

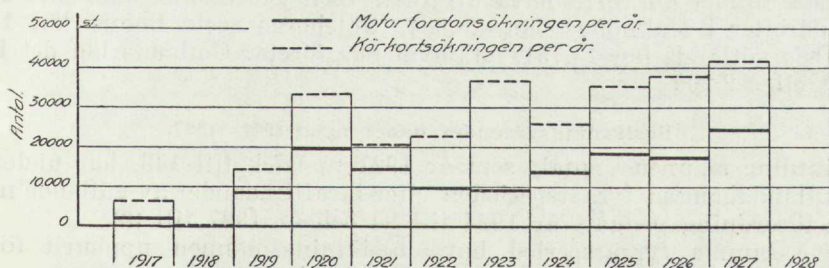
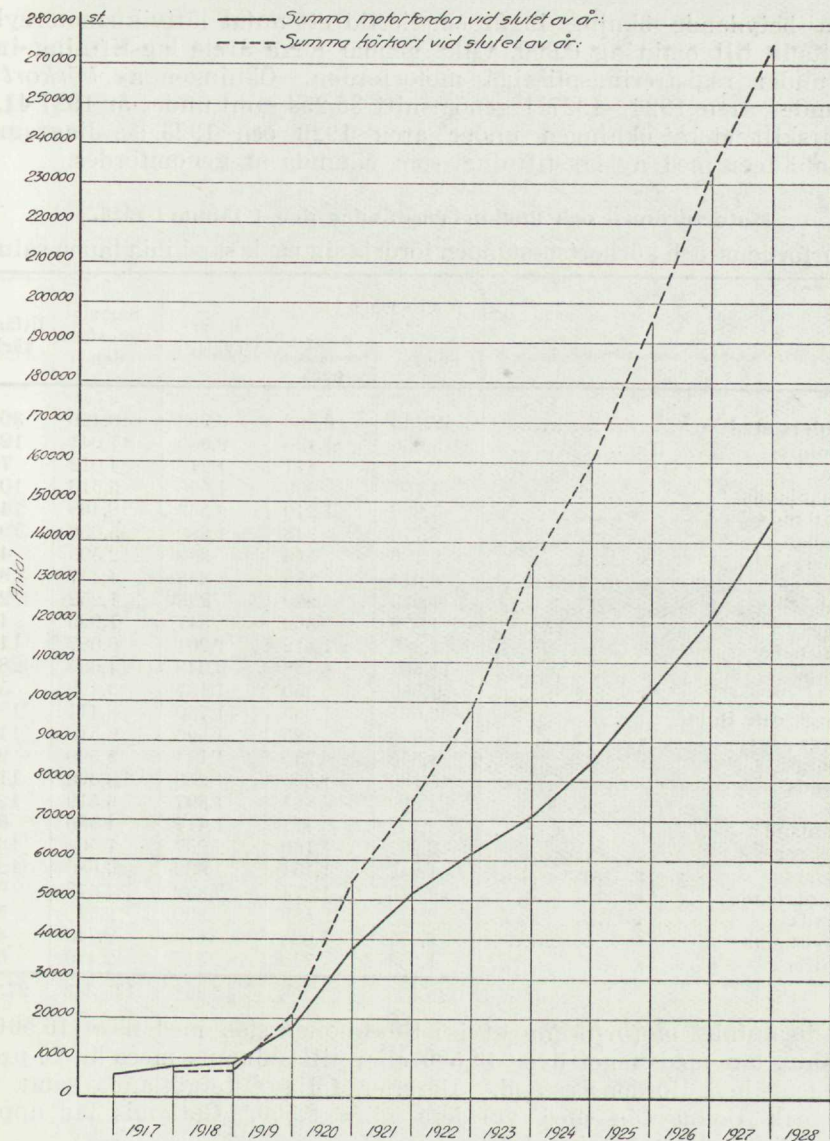
I vidstående diagram (sid. 45) hava inlagts kurvor utvisande växlingarna i motorfordons- och körkortsbestånden under senaste tioårsperioden. Av diagrammet framgår, att antalet *motorfordon*, som under år 1918 uppgick till omkring 8,000, under de därpå följande åren undergått en oavbruten stegring med i genomsnitt något mera än 15,000 per år, så att antalet vid 1927 års slut uppgick till över 145,000. Antalet utfärdade *körkort*, som under år 1918 utgjorde ej fullt 7,000, företer sedermera en hastigt stigande ökning upp till icke mindre än omkring 275,000 vid 1927 års slut. Medan sålunda antalet körkort vid tioårsperiodens början var ungefär ett på varje motorfordon, utgör det för närvarande inemot två, en förskjutning uppåt till förmån för körkortet, som synes alltjämt fortgå, om ock den under de senare åren uppnådda relationen mellan fordon och körkort håller sig ganska konstant¹.

Diagrammets innehåll, såvitt avser åren 1924—1927 eller den första fyraårsperiod, varunder besiktningsmännen enligt den nya motorfordonsförordningen verkat, belyses närmast av följande tabell:

År	M o t o r f o r d o n						K ö r k o r t	
	Automobiler		Motoreyklar		Summa motorfordon		Antal vid årets slut	Ökning under året
	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året	Antal vid årets slut	Ökning under året		
1924	62,820	12,360	21,948	1,470	84,768	13,830	160,146	25,972
1925	79,608	16,788	23,649	1,701	103,257	18,489	195,422	35,276
1926	94,550	14,942	26,312	2,663	120,862	17,605	233,373	37,951
1927	110,135	15,585	35,228	8,916	145,363	24,501	275,191	41,818

Ökningen av antalet *motorfordon* har varit under åren 1924—1927 i genomsnitt över 18,000 per år samt under år 1927 icke mindre än 24,501.

¹ Körkortsstatistiken grundar sig på uppgifter över antalet under vart och ett av åren 1918—27 utfärdade körkort. Av de utfärdade körkortet hava givetvis en del på grund av dödsfall, indragning och dylikt under årens lopp upphört att gälla, varför *körkortsinnehavet* borde ligga något under här och i diagrammet angivna summa-tal.



I denna betydande ökning ingår emellertid ett antal lättviktsmotorecyklar, uppskattade till omkring 6,000, vilka genom förra årets lagstiftning inordnades under registreringspliktiga motorfordon. Ökningen av *körkort* har varit under åren 1924—1927 i genomsnitt 35,254 samt under år 1927 41,818. Den särskilt stora ökningen under åren 1920 och 1923 (se diagrammet) sammanhänger med ny lagstiftning, som nämnda år genomfördes.

Motorfordons- och körkortsbestånden den 1 januari 1928.

Motorfordons- och körkortsbestånden fördela sig på de särskilda länen sålunda:

L ä n	A u t o m o b i l e r		Motor- cyklar	Summa motorfor- don	Utfärdade körkort
	Summa	Därav i yrkesmässig trafik			
Stockholms stad	12,443	3,093	3,983	16,426	30,950
Stockholms län	5,036	1,133	2,005	7,041	12,897
Uppsala »	2,794	471	1,218	4,012	7,392
Södermanlands »	3,987	699	1,526	5,513	10,541
Östergötlands »	5,906	1,210	2,563	8,469	14,751
Jönköpings »	3,770	948	1,282	5,052	9,350
Kronobergs »	2,126	516	383	2,509	4,544
Kalmar »	3,614	885	833	4,447	8,158
Gotlands »	1,019	220	233	1,252	2,206
Blekinge »	1,579	362	347	1,926	4,171
Kristianstads »	4,886	1,412	1,201	6,087	11,982
Malmöhus »	11,537	1,438	3,048	14,585	28,884
Hallands »	2,355	350	1,137	3,492	5,719
Göteborgs och Bohus »	6,661	1,385	1,750	8,411	18,802
Älvsborgs »	4,998	925	1,520	6,518	11,496
Skaraborgs »	4,356	755	1,144	5,500	9,965
Värmlands »	5,133	1,295	1,259	6,392	11,825
Örebro »	4,622	821	1,897	6,519	12,269
Västmanlands »	3,139	477	1,417	4,556	8,772
Kopparbergs »	5,267	1,160	2,237	7,504	13,625
Gävleborgs »	4,848	1,154	1,832	6,680	12,142
Västernorrlands »	3,846	1,274	832	4,678	9,484
Jämtlands »	2,185	589	390	2,575	5,165
Västerbottens »	2,075	1,026	674	2,749	4,714
Norrbottnens »	1,953	712	517	2,470	5,387
Summa	110,135	24,308	35,228	145,363	275,191

Högsta antalet *motorfordon* utvisa Stockholms stad med nära 16,500 och Malmöhus län med något över 14,500 eller tillsammans mera än 20 procent av landets hela fordonsbestånd. Därefter följa Östergötlands samt Göteborgs- och Bohus län med vardera nära 8,500. Gotlands län uppvisar lägsta antalet eller omkring 1,250.

Högsta antalet *körkort*¹ hava utfärdats inom Stockholms stad eller 30,950 samt därefter i Malmöhus län 28,884, Göteborgs- och Bohus län 18,802 samt Östergötlands län 14,751. Jämväl här företer Gotlands län det lägsta antalet eller 2,206.

Besiktningsväsendet under åren 1924—1927.

Besiktningsmännens antal, som år 1921 uppgick till 143, har under den först tilläandagångna fyraårsperioden efter ikraftträdandet av gällande motorfordonsförordning nedgått år 1924 till 94 och år 1927 till 92.

Under samma fyraårsperiod hava besiktningsmännen uppburit förrättningsavgifter till belopp, som länsvis fördela sig sålunda:

¹ Se not sid. 44.

Besiktningssäendet under åren 1924—1927.
(Förrättningsavgifter.)

L ä n	Uppburna förrättningsavgifter				Därav inlevererat till statsverket				Behållen andel			
	1924 Kronor	1925 Kronor	1926 Kronor	1927 Kronor	1924 Kronor	1925 Kronor	1926 Kronor	1927 Kronor	1924 Kronor	1925 Kronor	1926 Kronor	1927 Kronor
Överståthållar- ämbetet	132,345	151,870	167,865	188,175	25,445.67	29,050.02	35,159.16	38,475.32	106,899.33	122,819.98	132,705.84	149,699.18
Stockholms.....	21,455	30,875	42,455	43,195	—	—	—	—	21,455	30,875	42,455	43,195
Uppsala	20,140	25,640	27,915	30,210	2,093.34	1,005	2,096.67	3,073.34	18,046.66	24,635	25,818.33	27,136.66
Södermanlands	25,402.50	35,698	38,545	37,610	—	—	—	—	25,402.50	35,698	38,545	37,610
Östergötlands.....	41,495	50,165	60,632.50	62,913	2,910	6,483.32	9,210	9,490	38,585	43,681.68	51,422.50	53,423
Jonköpings.....	24,620	29,679.50	36,931	42,605	—	—	—	—	24,620	29,679.50	36,931	42,605
Kronobergs.....	15,552	15,448	16,871	19,150	—	—	—	—	15,552	15,448	16,871	19,150
Kalmar	27,334	30,402	30,820	31,040	—	—	—	—	27,334	30,402	30,820	31,040
Gotlands	8,519	10,210	9,341	10,875	—	—	—	—	8,519	10,210	9,341	10,875
Blekinge	11,115	13,602	14,605	15,285	—	—	—	—	11,115	13,602	14,605	15,285
Kristianstads	31,583	37,268	41,795	47,400	—	—	—	—	31,583	37,268	41,795	47,400
Malmöhus	98,065	110,345	118,440	127,165	18,850.84	28,230	33,626.66	39,443.34	77,214.16	82,115	84,813.34	87,721.66
Hallands	12,306	16,637.50	20,125	22,585	—	—	—	—	12,306	16,637.50	20,125	22,585
Göteborgs och Bohus	62,230	75,205	89,840	96,100	12,340.83	19,430.01	27,846.51	29,268.34	49,889.17	55,774.99	61,993.45	66,831.66
Älvsborgs	29,660	34,955	35,165	37,305	—	—	—	—	29,660	34,955	35,165	37,305
Skaraborgs	25,870	29,220	24,545	36,905	—	—	—	—	25,870	29,220	24,545	36,905
Värmlands	39,556	41,231	42,885	47,529	—	—	—	—	39,556	41,231	42,885	47,529
Örebro.....	34,772	34,772	36,837	35,490	—	22.50	110	—	31,694	34,749.50	36,727	35,490
Västmanlands.....	17,290	22,710	26,447	28,823	—	—	—	—	17,290	22,710	26,447	28,823
Kopparbergs	35,960	39,569	36,675	46,925	—	—	—	—	35,960	39,569	36,675	46,925
Gävleborgs	36,090	38,520	42,255	46,730	245	810	2,280	2,863.33	35,845	37,710	39,975	43,866.67
Västernorrlands	37,784	36,655	37,335	44,805	—	—	—	1,030	37,784	36,655	37,335	43,775
Jämtlands	12,394	12,381	12,761	12,906	—	—	—	—	12,394	12,381	12,761	12,906
Västerbottens.....	21,443.50	22,625	26,142.50	28,769.50	—	—	—	—	21,443.50	22,625	26,142.50	28,769.50
Norrbottnens	16,750	16,490	21,936	24,450	—	—	—	—	16,750	16,490	21,936	24,450
Summa 894,653	962,173	1,059,164	1,164,945.50	1,164,945.50	61,885.68	85,030.85	110,329	123,644.17	772,767.32	877,142.15	948,835	1,041,301.33

Av tabellen framgår, att förrättningsavgifterna under fyraårsperioden växlat mellan något över 830,000 och 1,160,000 kronor, därav staten bekommit mellan något över 60,000 och 123,000 kronor. I procent uttryckt hava till statsverket inlevererats respektive 7.4, 8.8, 10.4 och 10.6 procent av samtliga uppburna förrättningsavgifter. Per motorfordon räknat hava förrättningsavgifterna under nämnda år uppgått till följande belopp:

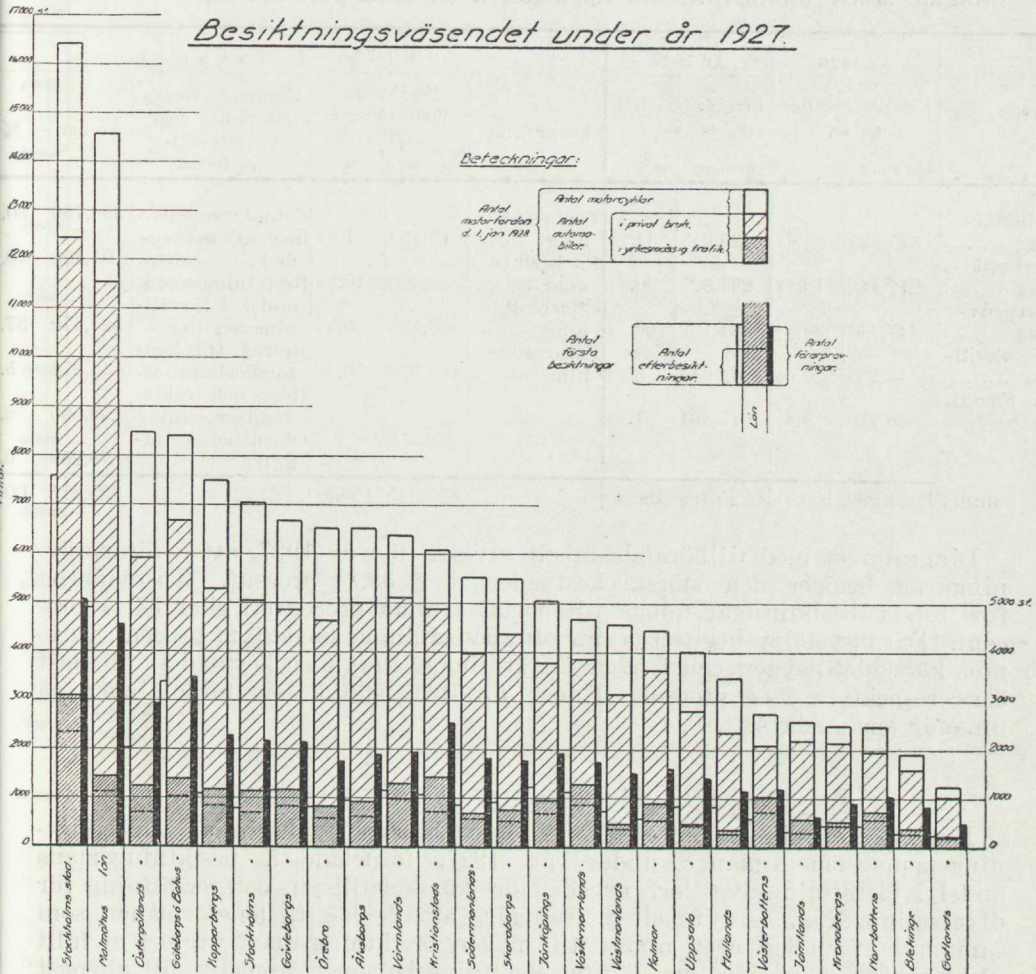
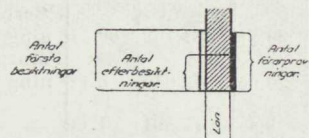
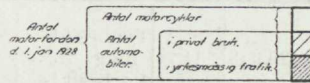
År	Antal motorfordon vid årets slut	Uppburna avgifter		Inlevererat till statsverket		Behållen andel	
		Summa kronor	Medeltal pr fordon kronor	Summa kronor	Medeltal pr fordon kronor	Summa kronor	Medeltal pr fordon kronor
1924	84,768	834,653	9.85	61,886	0.73	772,767	9.12
1925	103,251	962,173	9.32	85,031	0.82	877,142	8.50
1926	120,862	1,059,164	8.76	110,329	0.91	948,835	7.85
1927	145,363	1,164,945	8.01	123,644	0.85	1,041,301	7.16

Till belysande av de olika besiktnings- och andra förrättningar samt dessas förhållande till fordonsbeståndet tjänar diagrammet å vidstående sida, vari länsvis framställts antalet fordon den 1 januari 1928, fördelade å automobiler dels i privat bruk och dels i yrkesmässig trafik samt å motorcyklar, ävensom antalet första besiktningar, efterbesiktningar och förarprovningar. I särskild tabell, fogad såsom bilaga 1 vid betänkandet, lämnas direkta uppgifter å antalet första besiktningar, efterbesiktningar och förarprovningar samt därför uppburna avgifter, allt fördelat å de särskilda länen.

Av diagrammet med tillhörande tabell framgår, att inom länen verkställda första besiktningar icke stå i direkt förhållande till respektive läns fordonsbestånd. Medan sålunda i Stockholms stad utförts något över 7,500 första besiktningar eller inemot en besiktning å vartannat fordon, har t. ex. i Örebro län verkställts allenast något över 800 första besiktningar eller allenast en besiktning å vart åttonde fordon. Detta förhållande sammanhänger framför allt därmed, att första besiktningar enligt den nuvarande ordningen i stort sett koncentrerats till de större importörerna i riket, där fordonen omedelbart vid införandet undergått första besiktning. Sålunda utvisa förutom Stockholms stad även Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Östergötlands län (Norrköping) det både absolut och relativt sett högsta antalet första besiktningar. Helt annorlunda ställer det sig med efterbesiktningarna, som hänföra sig till den yrkesmässiga trafiken och liksom denna lokaliseras till respektive län. De på sina håll dock ej oväsentliga differenser mellan antalet fordon i yrkesmässig trafik och antalet inom länet verkställda efterbesiktningar torde emellertid icke kunna helt förklaras på annat sätt, än att inom dessa län nämnda besiktningar mer eller mindre eftersatts. Minsta skiljaktighet utvisar Uppsala län, där antalet trafikbilar och efterbesiktningar så gott som sammanfaller. Vad angår förarprovningarna följa dessa i stort sett länens fordonsbestånd och de avvikelser, som förekomma, torde i någon mån få sin förklaring i den jämförelsevis stora frihet att välja besiktningsman för avläggande av förarprov, som för närvarande råder.

Besiktningens väsendet under år 1927.

Beteckningar:



Besiktningskostnadernas fördelning å de särskilda förrättningarna under åren 1926 och 1927.

I vidstående diagram hava framställts besiktningskostnadernas fördelning å de särskilda förrättningarna under åren 1926 och 1927, varjämte i nedan intagna tabell lämnas direkta uppgifter å de olika förrättningskostnaderna.

Förrättning	År 1926		År 1927		Enligt förslaget					
	Erlagda avgifter m. m.		Erlagda avgifter m. m.		Förrättning	Beräknade förrättningsavgifter		Utgifter, avsedda att täckas med förrättningsavgifterna	kronor	%
	kronor	%	kronor	%		kronor	%			
1:a besiktning	377,529	33.65	425,649	34.74	Typbesiktning	16,250	1.90	Grundarvoden ...	263,790	30.
Efterbesiktning	212,449	18.93	254,527	20.77	1:a besiktning	88,500	10.35	Inspektionsarvoden	91,420	10.
Förrarprovning	447,448	39.88	484,769	39.57	Efterbesiktning	263,195	30.77	Besiktningsmans andel i förrättningsavgifter ...	324,470	37.
Körskoletillsyn	44,263	3.95	42,646	3.48	Förrarprovning	487,370	56.98	Bidrag till kontorskostnad	43,876	5.
Div. förrättningar	40,310	3.59	17,591	1.44				Rese- och traktementsärsättning	52,500	6.
								Oförutsedda utgifter	79,259	9.
Summa	1,121,999	100.00	1,225,182	100.00		855,315	100.00		855,315	100.

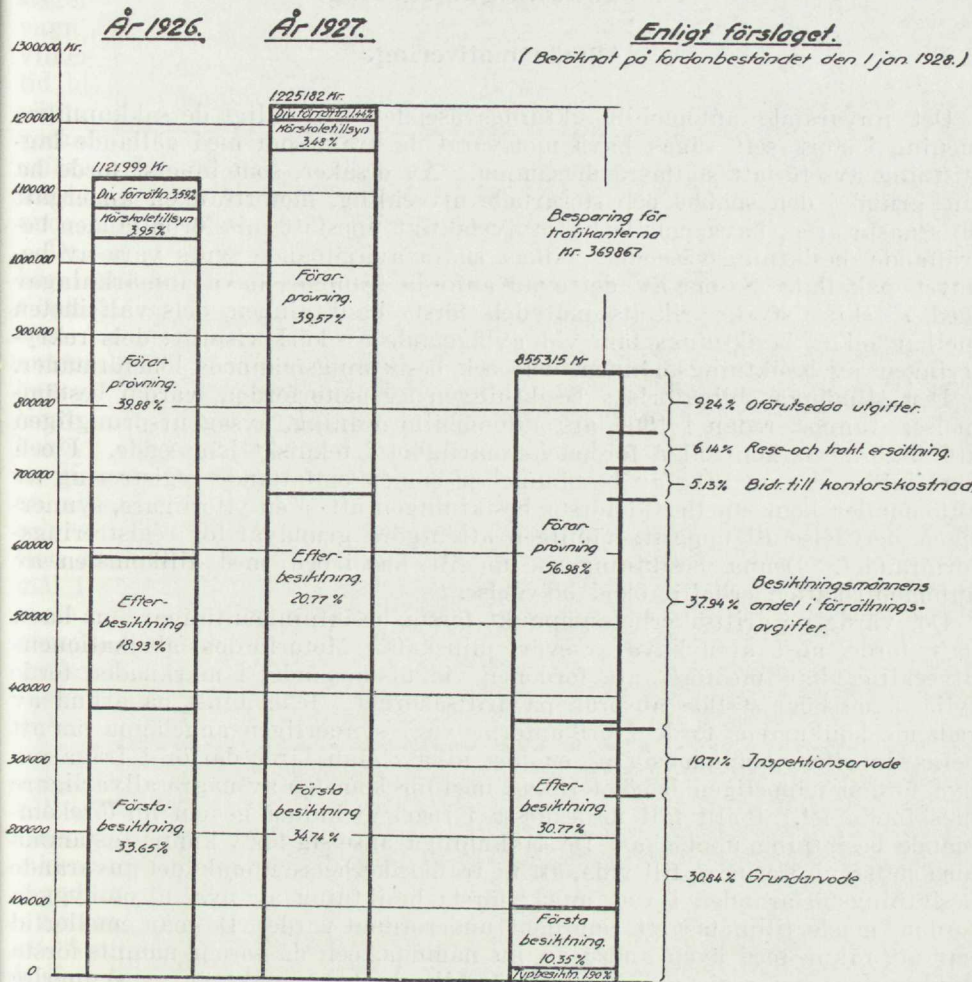
Diagrammet med tillhörande tabell utvisar för år 1927, att å förrarprovningarna belöper den största kostnaden eller 39.57 procent. Kostnaderna för första besiktningar uppgå till bortåt samma procenttal eller 34.74 procent. Därefter följa utgifterna för efterbesiktningar med 20.77 procent, varemot körskoletillsynen och övriga förrättningar dragit en kostnad av allenast 3.48 respektive 1.44 procent. Under år 1926 ställde sig fördelningen på ungefär enahanda sätt.

De särskilda besiktningsmännens löneförmåner år 1927.

I en såsom bilaga 2 fogad tabell hava länsvis upptagits en var besiktningsmans löneförmåner under år 1927, fördelade å besiktningsmans andel i förrättningsavgifter, arvode för körskoletillsyn och ersättning för diverse uppdrag. Av tabellen framgår, att de högsta löneförmåner, som sammanlagt under året utgått till någon besiktningsman, utgjort ej fullt 31,000 kronor, medan det lägsta ersättningsbeloppet uppgått till allenast något över 1,300 kronor. Mellan dessa ytterligheter äro ersättningarna förtädda med i hög grad skiftande belopp. Följande tabell åskådliggör i sammandrag ersättningsbeloppens storlek:

18 besiktningsmän	intill 5,000 kronor
30 »	5,000—10,000 »
21 »	10,000—15,000 »
9 »	15,000—20,000 »
10 »	20,000—25,000 »
2 »	25,000—30,000 »
2 »	över 30,000 »

Kostnaderna för besiktningsväsendet.



Det må emellertid uppmärksammas, att dessa ersättningar icke äro netto-belopp. Särskilt för besiktningsmän med mera omfattande verksamhet är icke blott kontorslokal utan jämväl kontorspersonal oundgängligen nödig för verksamhetens behöriga upprätthållande. Besiktningsmännen hava ofta egen bil, vilket givetvis är av ej ringa värde för tjänstens upprätthållande. Själva hava de uppgivit sina kostnader för år 1926 till sammanlagt omkring 200,000 kronor eller ungefär 18 procent av de för samma år uppburna förrättningsavgifterna.

De sakkunnigas förslag.

Allmän motivering.

Det nuvarande automobilbesiktningsväsendet kan enligt de sakkunnigas mening i stort sett sägas hava motsvarat de krav, som med gällande lagstiftning avsetts att ställas å detsamma. Av orsaker, som innerst torde ha sin grund i den snabba och storartade utveckling, motortrafiken undergått de senaste åren, hava emellertid otvivelaktigt uppstått missförhållanden beträffande besiktningsväsendet, vilkas snara avhjälpande synes vara av behovet påkallat. Såsom av det ovan anförda framgår, hava anmärkningar med särskild styrka riktats mot dels första besiktningen, dels valfriheten mellan olika besiktningsmän vid avläggande av körkortsprov, dels rekryteringen av besiktningsmännen, dels ock besiktningsmännens löneförmåner.

Den allmänna obligatoriska besiktningen av motorfordon, varom bestämmelser funnos redan i 1906 års automobilförordning, avsåg ursprungligen att utgöra en kontroll å fordonens ofarlighet i tekniskt hänseende. I och med införandet år 1915 av bestämmelser om en omfattande registrering av bilar kom emellertid första besiktningen att få en ytterligare, synnerligen betydelsefull uppgift, nämligen att utgöra grundval för registreringsförfarandet. Denna besiktningens uppgift har i och med tillkomsten av automobilskatten erhållit ökad betydelse.

Det värde ur driftsäkerhetssynpunkt första besiktningen tidigare må hava haft torde med åren hava avsevärt minskats. Motorfordonsfabrikationens utveckling har medfört, att fordonen vid utsläppandet i marknaden torde fylla även högt ställda anspråk på driftsäkerhet. Icke minst på grund av rådande konkurrens torde fabrikanterna vara synnerligen angelägna om att deras fabrikat befinna sig på en hög nivå. Man lär därför i fråga om nya fordon näppeligen behöva räkna med förekomsten av några allvarligare maskinella fel. I allt fall torde dessa i regel ej kunna genom nu förekommande besiktning upptäckas. De sakkunniga anse sig förty kunna instämma med statsrevisorerna så till vida, att ur trafiksäkerhetssynpunkt det nuvarande besiktningsförfarandet, i vad angår första besiktning av nya, ej ombyggda fordon, måste tillmätas ett tämligen underordnat värde. Då man emellertid har att räkna med även andra än nu nämnda, och då såsom nämnts första besiktningen ur registrerings- och särskilt skattesynpunkt är av synnerlig betydelse samt kravet å en tillfyllestgörande kontroll i dessa avseenden icke torde böra uppgivas, har första besiktning i en eller annan form synts de sakkunniga icke kunna helt undvaras.

Typbesiktning. Ett avsevärt antal av i handeln förekommande motorfordon torde numera tillverkas i större serier och i full överensstämmelse med för varje typ gällande standardutförande. Åtminstone är så förhållandet i fråga om personbilar och motocyklar, och det vill synas, som om utvecklingen går i samma riktning jämväl beträffande andra fordon. En individuell besiktning av varje sålunda tillverkat fordon synes därför kunna ersättas med en besiktning av den typ, fordonet tillhör. I vissa länder har ock fabrikant eller försäljare av motorfordon medgivits rätt att i fråga om fordon av standardiserad serietillverkning erhålla typbesiktning.

Därest betryggande garantier kunna erhållas för tillförlitligheten av de uppgifter, som skola inflyta i automobilregistret, synes intet vara att erinra

mot typbesiktning. De sakkunniga hava vid öfvervägande av detta spörsmål trott sig finna, att dylika garantier stå att erhålla. Ett sätt vore att, såsom styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening föreslagit, låta varje vagn före registreringen framföras till besiktningsman, som hade att intyga, vilken typ vagnen tillhörde. En typbesiktning så anordnad skulle emellertid bliva ganska omständlig och icke medföra de fördelar man borde kunna vänta av en sådan besiktning. Enligt de sakkunnigas mening torde tillverkare av automobil eller generalagent för honom kunna betros med att utfärda intyg (typintyg), att varje fordon inom viss serie, som av honom utsläppes i marknaden, är i full överensstämmelse med den typvagn, som undergått besiktning.

De sakkunniga föreslå alltså, att tillverkare här i riket av automobil eller här i riket bosatt generalagent för utländsk tillverkare må kunna erhålla tillstånd att få olika typer av serietillverkning besiktigade i den ordning, som för närvarande gäller för första besiktning, med verkan att varje automobil, som av tillverkaren eller generalagenten intygas vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om den besiktigats. Tillstånd att erhålla typbesiktning torde kunna givas generellt och icke behöva hänföra sig till vissa uppgivna typer. Tillståndet lär böra meddelas av Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnar. Såsom en sådan myndighet skulle i förekommande fall kunna ifrågakomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest i samband med ifrågasatt omorganisation av vägväsendet eller eljest handläggning av motortrafiktekniska spörsmål i allmänhet anses lämpligen böra anförtros styrelsen. Kungl. Maj:t torde böra meddela de närmare bestämmelser, som må kunna erfordras angående villkor för tillstånds erhållande, så ock om typbesiktnings verkställande m. m. samt angående de besiktningsmän, som skola verkställa typbesiktning. Det torde icke vara nödvändigt att bereda möjlighet till sådan besiktning å varje plats, där besiktningsman finnes; behov härav lär icke föreligga annorstädes än å de större importörerna. Då det ur enhetlighets- och andra praktiska synpunkter är önskvärt, att typbesiktningen koncentreras till så få platser som möjligt, förorda de sakkunniga, att för närvarande allenast besiktningsmännen i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilka av de sakkunniga i det följande föreslås skola arbeta under form av besiktningsmyndighet, utrustas med befogenhet att verkställa typbesiktning.

Såsom en första förutsättning för tillstånds erhållande torde böra gälla, att fordonen i fråga utföras i standardiserad serietillverkning. Till en början torde huvudsakligen personvagnar och motoreyklar bliva föremål för typbesiktning. I den mån emellertid chassier med tillhörande omnibuskarrosserier och lastflak standardiseras, torde typbesiktning kunna komma till användning jämväl beträffande omnibusar och lastvagnar. För beagnade fordon av vad slag det vara må kan givetvis typbesiktning ej ifrågakomma.

Gången av typbesiktning torde böra bliva följande. Efter det vederbörande erhållit tillstånd till typbesiktning, har han att hos besiktningsmyndighet anmäla respektive fordon, ett inom varje typ, till besiktning. Anmälan skall åtföljas av fullständig beskrivning över fordonet jämte fotografi i nödigt antal exemplar samt angiva den typbeteckning, varunder fordonet är avsett att försäljas. Typbeteckning torde böra upptaga fordonets fabrikat, seriebeteckning eller serienummer, modell och årtal. Sedan besiktningsman efter verkställd besiktning fastställt, att fordonet uppfyller föreskrivna fordringar och i övrigt är ur trafiksäkerhetssynpunkt fullt tillförlitligt

och för sitt ändamål lämpligt, utfärdar besiktningsmannen besiktningsinstrument i vanlig ordning (typbesiktningsinstrument). Tillverkaren eller generalagenten ansvarar för att varje fordon inom serien, som försäljes inom landet, åtföljes av ett av honom i två exemplar utfärdat intyg (typintyg), varihän vitsordar, att fordonet är i full överensstämmelse med den besiktigade typvagnen. Typintyget, som torde bära utfärdas å blankett av fastställt formulär och utseende, skall upptaga typbesiktningsinstrumentet i avskrift. Riktigheten av avskriften skall vara bestyrkt av tillverkaren eller generalagenten. Varje typintyg skall hänföra sig till viss bestämt fordon och innehålla fordonets motor- och chassinummer. Första exemplaret av typintyg skall förses med påskrift om intygets uppvisande och godkännande av vederbörande besiktningsmyndighet, vilken påskrift vid intygets mångfaldigande skall återgivas. Vid försäljning av fordon av besiktigad typ skall säljare å typintyget intyga, att vagnen försäljes i oförändrat skick. Vid inregistrering av fordon, som tillhör besiktigad typ, skola i stället för besiktningsinstrument ingivas typintygets båda exemplar.

Enligt nu gällande bestämmelser inträder skatteplikt för automobil för det kalenderkvartal, under vilket bilen första gången införes i automobilregistret. Ansökan om registrering av automobil skall ske inom fjorton dagar från det bilen förvärvades och köparen får under tiden och därutöver under en vecka nyttja bilen i trafik, ändock att den icke registrerats och erhållit igenkänningsmärke. Förutsättning härför är dock, att bilen besiktigats och åsatts besiktningsskylt samt att skylten av besiktningsman försetts med besiktningsmärke och plomberats med angivande av datum för plomberingens verkställande. Från nämnda datum räknas omförmälda tre veckor. Kontrollen å automobilens införande i automobilregistret och därmed skattepliktens inträde hänför sig helt till sagda datum. Denna kontroll har såtillvida brustit, att bilhandlare låtit i fall av behov ombesiktiga bilen och därmed fått skylten ompomberad, ett förfarande som ansetts mer eller mindre nödvändigt för att handlanden överhuvudtaget skulle kunna driva sin rörelse. Olägenheterna av detta system ligga i öppen dag. Redan av denna anledning kräves en omläggning. Behovet därav gör sig än mer kännbart, därest typbesiktning kommer till stånd och besiktningsmans medverkan icke alls skulle påkallas. Andra garantier för skattskyldighetens fullgörande måste alltså sökas. De sakkunniga förorda, att automobil i regel icke må nyttjas i trafik, med mindre skatt för densamma intill årets slut blivit erlagd, samt att handlande vid straffansvar icke må till köpare utlämna besiktningsskylt, med mindre han förvässat sig om att köparen erlagt vederbörlig skatt för bilen och, i fråga om automobil av besiktigad typ, försett typintyget med påskrift om skattekvittos uppvisande för honom. Genomföres ändring i anslutning till vad nu ifrågasatts, synes det billigt, att skatten beräknas utgå först från och med ingången av den månad i stället för såsom nu det kvartal, varunder skatteplikten inträder. Skattens inbetalande i förväg torde icke behöva möta några praktiska svårigheter. Genom den verkställda typbesiktningen eller individualbesiktningen är tjänstevikten fastställd, och på grundval av denna kan skatten till beloppet utan svårighet uträknas av vem det vara må, särskilt om formulär till besiktningsinstrument förses med vederbörlig skattetabell. Därest det icke lämpar sig för vederbörande att kontant inbetala skatten hos vederbörande länsstyrelse, torde inbetalningen med fördel kunna ske över postgiro. Kupong och bihang till inbetalningskort, som tillhandahållas av postverket och som torde, i enlighet med vad redan nu

plägar ske, kunna förse med för ändamålet lämpat tryck, ifyllas av avsändaren med anteckning om automobilens märke, motornummer, chassinummer, tjänstevikt och skattebelopp. Om insättningen meddelas länsstyrelsen underrättelse av postverket genom kupongens insändande. Bihanget, vederbörligen påstäplat av postverket eller påklistrat dess kvitto, torde kunna interimistiskt under tre veckor, intill dess registrering skett, tjäna som »automobilskattekvitto» och böra vid äventyr av straff under färd medföras å automobilens. Då registrering erhållits och verkligt automobilskattekvitto bekommit, makuleras interimskvittot. Angående av de sakkunniga föreslagen ändring i villkoren för automobilhandlares rätt att utan registrering i rörelsen nyttja automobil, som av honom hålles till salu, innebärande bland annat skyldighet jämväl för honom att erlagga skatt, hänvisas till specialmotiveringen under § 8 i förslaget till ändring i motorfordonsförordningen.

Införandet av typbesiktning i enlighet med de riktlinjer, som här ovan angivits, medför, att det på besiktningsmännen för närvarande vilande arbetet i hög grad minskas, samtidigt som allmänheten besparas mycken omgång, tidsutdräkt och kostnad. Till belysande av den omfattning, vari första besiktning för närvarande äger rum, må nämnas, att antalet första besiktningar under år 1927 uppgick av automobiler till nära 23,000 och av motorecyklar till cirka 11,400, för vilka besiktningar avgift erlagts med något över 425,000 kronor (se tab. å bilaga 1 sid. 72.)

Olika uppfattningar torde givetvis kunna hysas, huruvida nu gällande föreskrifter om periodisk efterbesiktning av automobil i yrkesmässig trafik medfört det gagn ur trafiksäkerhetssynpunkt, som med föreskrifterna torde ha åsyftats. Någon garanti för att trafikautomobiler hållas i föreskrivet och trafikdugligt tillstånd lär visserligen icke genom den periodiska efterbesiktningen hava skapats. Då emellertid sagda föreskrifter i allt fall synas ha lett till att varje trafikautomobil åtminstone en gång om året grundligt genomsetts och försatts i ordentligt skick, ha de sakkunniga med hänsyn till det allmänna intresse, som i fråga om dessa automobiler förefinnes, ansett gällande bestämmelser böra i stort sett bibehållas, i allt fall intill dess erfarenhet kan hava vunnits om verkningarna av den utav de sakkunniga i det följande föreslagna s. k. flygande besiktning. Angående en mindre jämkning i föreskrifterna om efterbesiktning hänvisas till specialmotiveringen under § 27 mom. 3 i förslaget till ändring i motorfordonsförordningen.

Efterbesiktning.

Ett återinförande av den obligatoriska efterbesiktningen av motorfordon i privat bruk, som borttogs så sent som år 1923, har enligt de sakkunnigas mening icke synts böra ifrågakomma.

Att mången gång motorfordon tagits i bruk utan att befinna sig i föreskrivet skick och att härigenom trafikolyckor föranletts, torde ej kunna förnekas. Väl har i gällande författning meddelats rätt för länsstyrelse m. fl., att då anledning föreligger antaga, att automobil icke längre befinner sig i nyss nämnt skick, låta genom besiktningsman undersöka automobilens, samt att, i händelse vid besiktningen antagandets riktighet bekräftas, meddela förbud mot automobilens användande. Erfarenheten har emellertid visat, att dessa bestämmelser icke varit tillfyllest. I avsikt att erhålla en viss fortlöpande kontroll å fordonsbeståndet hava de sakkunniga föreslagit, att besiktningsman skall erhålla befogenhet att undersöka motorfordon, som kan antagas vara mindre tillförlitligt (flygande besiktning). Skulle besiktningsmannen vid den mera ytliga undersökning, som sålunda å platsen må kunna företagas, finna, att automobilens icke är i betryggande skick, har han att före-

Flygande besiktning.

lägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid inställa detsamma till eftersyn. Då det mången gång kan vara förenat med onödigt besvär för fordonets förare eller ägare, om inställelsen till eftersyn skall ske inför den besiktningsman, som verkställt undersökningen, torde eftersyn böra få verkställas hos den besiktningsman, som allt efter omständigheterna med hänsyn till bilens hemort och trafikförhållanden må befinnas lämplig. I dylikt fall bör besiktningsman, som meddelat föreläggandet, härom omedelbart underrätta besiktningsman, hos vilken fordonet skall inställas till eftersyn. För att förläna det föreslagna besiktningsförfarandet ökad effektivitet hava de sakkunniga ansett sig böra meddela besiktningsman befogenhet, att då motorfordon befinnes så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, förbjuda fordonets användande, intill dess bristen blivit avhjälp. Det synes de sakkunniga icke vara förenat med någon fara eller olägenhet att låta besiktningsman meddela dylikt förbud, därest, såsom av de sakkunniga föreslagits, stadgande meddelas, att förbudet skall av besiktningsman ofördröjligen underställas prövning av länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort. Uppenbarligen kunna genom den flygande besiktningen olägenheter uppkomma för den trafikerande allmänheten. Huruvida sådana skola kunnå undgås, torde i främsta rummet bero på besiktningsmännen och det sätt, varpå de komma att utöva sin grannliga uppgift. Det har syntes de sakkunniga vara på sin plats att genom uttrycklig föreskrift erinra om nödvändigheten att besiktningsman anordnar förrättning så, att därav såvitt möjligt rubbning i automobils trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas, än som kan anses oundgängligen nödigt.

De sakkunniga inse väl, att med en så anordnad flygande besiktning, vilken huvudsakligen torde böra äga rum, då besiktningsman av annan anledning är stadd å resa i förrättningsärendet, den åsyftade kontrollen kan befaras bliva rätt ojämn. Särskilt inom verksamhetsområdena av mera avsevärd utsträckning lär man ha att räkna med, att den flygande besiktningen blir av ringa omfattning, och detta desto mer som enligt de sakkunnigas mening besiktningsman som regel icke skall äga uppbära några särskilda ekonomiska förmåner för utförandet av densamma. Att man på detta område bör framgå med största varsamhet lär vara uppenbart. Möjligheter till utveckling torde emellertid finnas och jämväl böra tillvaratagas, därest den nya besiktningsformen — vilken för de sakkunniga framstår såsom den billigaste och effektivaste — i praktiken motsvarar de förväntningar, som ställas på den. Redan nu torde emellertid länsstyrelserna, då så skulle anses påkallat och i övrigt lämpligt, böra kunna uppdraga åt en eller flera besiktningsmän inom länet att mot erhållande av särskilt arvode samt rese- och traktamentsersättning då och då under året verkställa inspektion av fordonsbeståndet, i samband varmed stadgad särskild tillsyn över körskolorna skulle kunna utövas.

Friheten i
valet av be-
siktningsman.

Vad angår statsrevisorernas önskemål om inskränkning av den frihet, som vid prövning för erhållande av körkort för närvarande är rådande med avseende å rätten att anlita den besiktningsman inom länet, sökande själv önskar, dela de sakkunniga revisorernas uppfattning och framlägga alltså förslag i sådan riktning. Det torde icke kunna förnekas, att det nuvarande systemet medfört vissa olägenheter. I allt fall kan detsamma utgöra en frestelse för en mindre nogräknad besiktningsman att genom eftergivande av fordringarna på körkortsaspiranternas kompetens tillskansa sig uppdrag till förfång för andra besiktningsmän. Såsom skäl mot en begräns-

ning av valfriheten, vilken ansetts med nödvändighet medföra en lokal reglering av besiktningsmännens verksamhetsområden, har framhållits, att allmänheten genom sådana inskränkningar skulle tillskyndas icke blott ekonomisk uppoffring utan ock olägenheter av annat slag såsom resor, tidsförlust och dylikt. Invändningen torde näppeligen kunna tillmätas avgörande betydelse, särskilt som valfriheten redan nu är begränsad till länet. I allt fall skulle de olägenheter, som till äventyrs kunna bli en följd av en dylik begränsning, avsevärt mildras, därest besiktningsman tillförbindes att hålla mottagning å andra orter inom distriktet än stationsorten, därest så erfordras.

Någon ändring med avseende å den nuvarande friheten att välja besiktningsman för erhållande av tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik föreslås däremot icke, då det ytterst ankommer på länsstyrelsen att vid prövning av frågan om tillstånd godkänna av vederbörande avlagt förareprov.

Uti rätten att för besiktnings erhållande vända sig till den besiktningsman vederbörande själv önskar finnas för närvarande inga begränsningar. Denna valfrihet torde för allmänheten ifråga om efterbesiktningar vara av ringa betydelse. Då emellertid med en sådan valfrihet tillförlitlig kontroll däröver, att den periodiska efterbesiktningen beträffande automobiler i yrkesmässig trafik varder inom behörig tid fullgjord, från besiktningsmans sida näppeligen kan övas, hava de sakkunniga föreslagit den ändring, att automobil av nu ifrågavarande beskaffenhet skall uppvisas inför besiktningsman inom det distrikt, varest automobilen har sin hemort. Från vederbörande myndigheter bör besiktningsman erhålla förteckning å samtliga trafikautomobiler inom distriktet och däröver upplägga register.

Sedan i det föregående redogjorts för de jämkningar i besiktningsmännen åvilande arbetsuppgifter, som ansetts böra ifrågakomma, övergå de sakkunniga till frågan, huru organisationen av besiktningsmannatjänsterna synts dem lämpligen böra ordnas. Om ock det för åtskilliga kan framstå såsom ett önskemål, att särskilda besiktningsmän för automobilväsendet i och med dess fortgående fulländning och den uppväxande generationens tilltagande förtrogenhet med motorismen icke vidare skola behövas eller i allt fall icke i den omfattning nu är förhållandet, lär dock någon ändring i det bestående ej vara att förutse under en jämförelsevis lång tid framåt. Vid fullgörandet av sitt uppdrag hava därför de sakkunniga sökt att så lösa de spörsmål, som här uppstå sig, att samtidigt som uppmärksamhet ägnats däråt, att den nuvarande institutionen må på möjligast effektiva sätt fylla sin uppgift, det tillsetts att de förändringar, som föreslås, icke försvåra övergång framdeles till en annan ordning.

Den första fråga, som här möter, är, huruvida besiktningsmannatjänsterna böra organiseras såsom huvudsysslor eller bisysslor. 1920 års automobilsakkunniga ansågo för sin del önskvärt, att tjänsterna organiserades så, att allt flera besiktningsmän kunde ägna en huvudsaklig del av sin arbetskraft åt besiktningsmannauppgiften. Detta önskemål skulle bland annat komma att främjas genom inskränkning av besiktningsmännens antal. Ehuru efter ikraftträdandet av 1923 års lagstiftning å många håll en avsevärd reduktion av besiktningsmännens antal ägt rum och oaktat deras göromål sedan dess betydligt ökats, synes likväl besiktningsmannatjänsten alltså jämt i avsevärd omfattning utgöra bisyssla för vederbörande. Enligt infordrade uppgifter angående besiktningsmannarbetet under år 1926 torde över hälften av besiktningsmännen innehava besiktningsmannauppgiften

Besiktningsmannaaorganisationen.

såsom bisyssla eller ock vid sidan av detsamma hava en syssla av ej ringa omfattning. Om alltså besiktningsmännen med nuvarande arbetsuppgifter i vidsträckt omfattning utövat besiktningsmannatjänsten såsom bisyssla, utan att, enligt vad erfarenheten ger vid handen, härigenom några större olägenheter uppstått, finnes det uppenbarligen ingen anledning att nu, då en åtminstone på sina håll betydande arbetsuppgift (första besiktningen) avlastas dem, föreslå en ändring, syftande åt besiktningsmannatjänstens omvandling till principiellt sett en huvudsyssla. I den mån fordronsbeståndet växer och besiktningsmannarbetet jämsides därmed tilltager i omfattning, övergår tjänsten automatiskt att så småningom bliva en huvudsyssla för sin innehavare, en utveckling som, så länge besiktningsmannauppgifterna icke låta sig begränsas, jämväl för de sakkunniga framstår såsom naturlig och för det allmänna gägnelig. Givet är att i fall, då besiktningsarbetet icke tager i anspråk besiktningsmannens fulla eller ens huvudsakliga arbetskraft och han förty har att söka sin utkomst jämväl å annat arbetsområde, det måste tillses, att besiktningsmännen för allmänhetens behöriga betjänande i förrättningsärenden träffas å sådan tid och i den utsträckning, att berättigade krav härutinnan tillgodoses. I sådant hänseende torde länsstyrelserna böra meddela erforderliga föreskrifter och vaka över deras efterlevnad.

I likhet med statsrevisorerna anse de sakkunniga det vara angeläget, att till besiktningsmän endast utses personer, vilka äro i besittning av goda tekniska insikter. Lika viktigt är, att besiktningsmännen väljas bland personer, som med ansvarskänsla och samvetsgrannhet kunna förväntas fylla sina i många hänseenden grannliga uppgifter. Att upprätthålla dessa fordringar kan måhända någon gång möta svårigheter, men i stort sett torde desamma kunna och böra bliva normerande för rekryteringen av besiktningsmannakåren. De i detta hänseende gällande författningsbestämmelserna lära, rätt tillämpade, i stort sett vara till fyllest för främjande av de synpunkter, som nu anförts. Angående en mindre jämkning i bestämmelserna hänvisas till specialmotiveringen under § 3 mom. 2 i förslaget till ändring i motorfordonsförordningen.

Enahanda skäl, som tala för en begränsning i friheten att för erhållande av körkort välja besiktningsman, på sätt i det föregående föreslagits, påkalla en reglering av förhållandena å ort, där flera besiktningsmän äro stationerade. En sådan reglering torde på grunder, som närmare utvecklas i specialmotiveringen under § 3 mom. 1, böra gå ut på att besiktningsmännen sammanföras till en besiktningsmyndighet med en av dem såsom föreståndare. Bestämmelser i sådant hänseende torde böra lämnas av Kungl. Maj:t.

I detta sammanhang hava de sakkunniga till behandling upptagit den gång efter annan framförda frågan om tillsättandet av en besiktningsmannens chefsmyndighet (överbesiktningsmannen). Givet är, att det ur flera synpunkter skulle vara av värde att hava tillgång till en besiktningsväsendet i dess helhet sammanhållande kraft. Behovet av en central, på detta område speciellt verksam och sakkunnig uppsiktsmyndighet gör sig ock särskilt gällande, då besiktningsmannatjänsterna i stor utsträckning äro bisysslor. De sakkunniga hava dock icke funnit tillräckliga skäl att nu ånyo framföra frågan, så mycket mindre som de ansett sig böra förorda en undersökning, huruvida icke besiktningsväsendet i en eller annan form skulle kunna anknytas till det länsstyrelsens tekniska organ, som den av

särskilda sakkunniga föreslagna vägingenjören jämte biträde till äventyrs kan komma att utgöra. En dylik anknytning borde givetvis i så fall sträcka sig vidare till de föreslagna centralt verkande väginpektörerna, av vilka en möjligen borde kunna tillika vara trafiktekniskt utbildad.

De löneförmåner, som enligt nu stadgade grunder tillkomma besiktningsmännen för deras arbete, torde, såsom statsrevisorerna funnit, med hänsyn till arbetets omfattning och beskaflenhet kunna i stort sett sägas vara för höga. Vid sådant förhållande hava de sakkunniga ansett sig böra föreslå en genomgående nedsättning av besiktningsmännens löneförmåner. Bland annat i syfte att motverka de olägenheter ur rekryteringssynpunkt, som till äventyrs skulle följa av en lönesänkning, förorda de sakkunniga, att besiktningsmännen — jämte det de bibehållas vid viss andel i inflytande besiktnings- och andra förrättningsavgifter — erhålla vissa fasta arvoden, nämligen dels ett grundarvode och dels ett arvode för inspektion av fordonsbeståndet och för tillsyn över körskola. Härigenom beredes besiktningsmännen framför allt en på det hela taget något tryggare och jämväl självständigare ställning.

Mot ett lönesystem, som låt vara endast till en del bygger på fasta arvoden, torde möjligen kunna göras den anmärkningen, att genom detsamma skulle skapas en ny statstjänstemannakår. En utveckling i sådan riktning, vilken näppeligen kan vara önskvärd, lär icke enligt de sakkunnigas mening vara att befara så länge föreskrift därom upprätthålles, icke blott att besiktningsmännen tillsättas på viss kortare tid, utan även att för dem meddelat förordnande må kunna återkallas, när skäl därtill prövas föreligga.

Om således redan av vissa allmänna skäl det, på sätt ock ifrågasatts vid olika tillfällen, synes lämpligt införa en löneform med jämväl fasta arvoden, torde anordnandet av ett sådant system vara så mycket angelägnare, som besiktningsmännen enligt de sakkunnigas förslag åläggas vissa uppgifter, för vilka ersättning icke lämpligen bör utgå i form av särskild gottgörelse för varje förrättning. Det kan påpekas, att redan nu gällande lagstiftning icke står helt främmande för ett dylikt betraktelsesätt. Sålunda må erinras, att besiktningsman, som av länsstyrelse förordnas att utöva tillsyn över körskolor, härför äger bland annat uppbära, enligt länsstyrelsens närmare bestämmande, ett arvode för år räknat av högst 1,000 kronor.

Uppenbarligen framstår det vid lösandet av lönefrågan såsom ett önskemål, att löneförmånerna å varje befattning avvägas så långt görligt är med hänsyn till de åligganden, som äro förbundna med densamma. Att fasta arvoden härutinnan erbjuda större svårigheter än det nuvarande systemet med viss ersättning för varje förrättning är tydligt. En god mätare av besiktningsarbetet är dock till viss grad motorfordonsbeståndet (se diagram sid. 49). Besiktningsmännens huvudsakliga förrättningar äro besiktningar och förarprövningar. Första besiktningar äro direkt beroende av automobilbeståndets årliga tillväxt. Efterbesiktningarna hänföra sig till antalet fordon i yrkesmässig trafik och i stort sett står sistnämnda antal i relativt konstant förhållande till automobilbeståndet i övrigt. Men även förarprövningarna (se jämväl diagram sid. 45) hava visat sig i mycket hög grad bero av det sammanlagda antalet autobiler. Att den enligt de sakkunnigas förslag besiktningsmännen ålagda allmänna tillsyn över bilbeståndets beskaflenhet samt inspektion av detsamma delvis står i direkt beroende av motorfordonens antal är självfallet. Detsamma torde i viss mån kunna sägas om tillsyn

Avlönings-
systemet.

över körskolor. De sakkunniga föreslå alltså, att till grund för utmätandet av de fasta arvoden läggas motorfordonsbeståndet.

Vid övervägandet av frågan om storleken av de fasta arvodenas belopp hava de sakkunniga med utgångspunkt från fordonsbeståndet den 1 januari 1928 och besiktningsmannarbetet under år 1927, efter ingående undersökningar, funnit arvoden skäligen böra utgå, grundarvode med 2 kronor samt inspektionsarvode med i genomsnitt 75 öre, allt per fordon räknat. I län, där medeltalet fordon per besiktningsman understiger 1,000 — för närvarande endast Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län — torde desamma böra höjas med intill 50 procent.

Bestämmelser om grundarvodenas utmätande efter fordonsbeståndets storlek böra kompletteras med regler om visst maximi- och minimiarvode. Efter verkställd undersökning hava de sakkunniga trots sig finna en lämplig avvägning av arvodesbeloppen i ett maximum av 4,800 kronor och ett minimum av 900 kronor. Till föreståndare för besiktningsmyndighet synes böra utgå tilläggsarvode med högst 900 kronor i Stockholm och 600 kronor i Göteborg och Malmö, en olikhet betingad av den med föreståndareskapet i Stockholm förenade större arbetsbördan. Inspektionsarvode torde lämpligen böra begränsas uppåt till 1,500 kronor.

Under ledighet på grund av styrkt sjukdom bör besiktningsman skäligen bibehålla en tredjedel av honom tillkommande grundarvode och inspektionsarvode. Finnas flera besiktningsmän å en och samma stationsort och anser länsstyrelsen besiktningsmannarbetet kunna behörigen upprätthållas utan att vikarie förordnas, lär den tjänstledige dock kunna få bibehålla nämnda arvoden oavkortade. Vad nu sagts synes böra vinna tillämpning jämväl å semester intill en månad. Vikarien bör i nu nämnda fall erhålla — förutom vanlig andel i förrättningsavgifter — grundarvode och inspektionsarvode till belopp svarande mot vad den tjänstledige är pliktig att avstå.

Då besiktningsman förordnas för fyra år i sänder och grundarvode närmast är avsett att bereda honom en viss tryggare ställning, lär det vara följdriktigast, att nämnda arvode fastställas för fyraårsperioden och meddelande om dettas storlek lämnas vid tjänstens kungörande. Vidkommande inspektionsarvode torde böra förfaras allt efter omständigheterna i de särskilda fallen.

Praktiska skäl tala för att länsstyrelserna, som allttjämt skola utse besiktningsmän, fördela arvoden å dessa, och att härför erforderliga medel enligt angivna grunder ställas av Kungl. Maj:t till länsstyrelsernas förfogande. Större smidighet och rörlighet i avlöningssystemet synes ock kunna vinnas på sådant sätt, att länsstyrelserna erhålla viss frihet vid bestämmandet av besiktningsmans inspektionsarvode.

För att besiktningsmyndighet skall rätt fylla sin uppgift lär det vara en nära nog oeftergivlig förutsättning, att de till myndigheten hörande besiktningsmännen hava gemensamt kontor och såsom följd härav i viss mån gemensam personal m. m. Särskilt med hänsyn härtill bör besiktningsmyndighet erhålla skäligt bidrag till kontorskostnad, vilket bidrag synes lämpligen kunna bestämmas till högst hälften av kontorshyran och övriga oundgängligen nödiga kostnader. Jämväl övriga besiktningsmän torde, såvitt särskild kontorslokal är oundgängligen erforderlig för arbetets fullgörande, kunna göra anspråk på hyresbidrag, vilket bidrag även det synes kunna sättas till högst hälften av verkliga hyran. I båda fallen lär emellertid böra göras den ytterligare begränsningen, att bi-

dragen skola hålla sig inom ramen av de till förfogande avsedda medlen av 2 kronor 75 öre per fordon, länsvis beräknade å länens fordonsbestånd.

Redan nu utgår rese- och traktamentsersättning för förrättning utom stationsorten, dels då sakägare påkallar sådan och då ersättningen självfallet gäldas av honom, dels ock huvudsakligen i samband med tillsyn över körskola. Förutom i dessa fall torde rese- och traktamentsersättning böra utgå jämväl för inspektion av fordonsbeståndet enligt av länsstyrelsen fastställd plan. Det synes emellertid önskvärt, att för rese- och traktamentsersättning avsedda medel, i den mån sådan ersättning icke gäldas direkt av sakägaren, hållas inom viss marginal. I detta hänseende föreslå de sakkunniga, att av varje län icke må till rese- och traktamentsersättning disponeras mera än 75 öre per kilometer av länets allmänna vägar. Denna väglängd utgör i medeltal per län icke fullt 3,000 kilometer¹.

En betydande del av besiktningsmans löneförmåner bör alltjämt utgöras av hans andel i förrättningsavgifter. Innan de sakkunniga ingå på frågan om denna andels storlek, torde de sakkunniga få till behandling upptaga förrättningstaxan i dess olika detaljer.

Typbesiktning: Ur kontrollsynpunkt torde den undersökning, som skall läggas till grund för typintyg, bliva mer omfattande än vad som vid en vanlig första besiktning kan anses erforderligt. Medan sålunda besiktningsman, då det gäller en vanlig besiktning, icke har att ingå på en närmare undersökning av fordonets konstruktion i vidare mån än som erfordras för fastställande av detsamma överensstämmelse med motorfordonsförordningen och för dess lämplighet i övrigt, lär han vid typbesiktning därutöver behöva ägna maskineri och karosseri sådan granskning att jämväl en mindre senare avvikelse i konstruktivt eller annat avseende från den typ han besiktigt låter sig påvisas genom jämförelse med de uppgifter, som fastställts vid besiktningen. Utöver detta av den egentliga besiktningen förorsakade arbete torde typbesiktningen draga med sig vissa kostnader för typbesiktningssinstrument samt dessas registrering och delgivning med övriga besiktningsmän i den mån så påkallas. Vad som emellertid i första rummet talar för en viss högre avgift för denna besiktning är, att den av de sakkunniga föreslagna kontrollen över automobilbeståndets beskaffenhet (flygande besiktning), som uppenbarligen bör täckas av besiktningsavgifterna, hänför sig beträffande fordon, som är föremål för typbesiktning, självfallet icke allenast till den besiktigade typvagnen utan till en var vagn inom ifrågavarande tillverkningsserie och förty drager med sig en kostnad, vid vars utmätande omsättningens storlek icke kan lämnas helt obeaktad. Å andra sidan bör beloppet icke sättas högre, än att automobilhandlare finner det med sin fördel förenligt att anlita typbesiktning även för serievagnar, som säljas i jämförelsevis litet antal. Med beaktande av de olika synpunkter, som kunna läggas på denna avgiftsfråga, hava de sakkunniga ansett sig böra föreslå en ersättning för typbesiktning av 100 kronor för automobil och 50 kronor för motorcykel. Till belysande av den ekonomiska innebörden av dessa avgifters belopp må nämnas, att antalet typer, som förväntas årligen bliva föremål för typbesiktning, enligt av de sakkunniga införskaffade upplysningar beräknas till omkring 125 i fråga om autobiler och 75 beträffande motorcyklar, samt att sålunda de sammanlagda avgifterna för typbesiktning skulle — under förutsättning att besiktning av

¹ Närmare upplysningar om längden av länens allmänna vägar inhämtas i av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättad statistisk tabell angående allmänna väghållningsbesväret å landet.

en var typ begäres allenast av en generalagent — komma att uppgå till cirka 16,000 kronor per år.

Första besiktning: Vidkommande avgiften för första besiktning hava de sakkunniga till en början undersökt, huruvida skäl finnas för fastställande av olika avgifter för nya och begagnade fordon. Uppenbarligen medför besiktning av en gammal vagn, vare sig den är ombyggd eller icke, avsevärt mera arbete än då besiktningen gäller en ny vagn. Då det emellertid i många fall är svårt för att icke säga ogörligt att uppdraga en fast gräns mellan dessa olika slag av fordon, hava de sakkunniga av praktiska skäl ansett sig böra stanna för ett förordande av en liksom nu enhetlig avgift.

Vad härefter angår frågan, huruvida en och samma avgift alltjämt bör utgå för besiktning, vare sig det gäller personvagnar, personomnibusar eller lastvagnar, torde icke kunna förnekas, att besiktningsarbetet är större för en lastvagn än för en personbil och än mer krävande för en personomnibus. Vidkommande särskilt omnibusarna torde vara att beakta, att dessa fordon oftast äro av betydande dimensioner, vid vilket förhållande frågan om deras konstruktion och maskinella anordningar ur trafiksäkerhetssynpunkt påkalla besiktningsmännens alldeles särskilda uppmärksamhet, så mycket mer som tendens föreligger att överbelasta dessa fordon. I regel torde ock besiktningsmannen beträffande omnibusar nödgas att själv genom vägning och mätning fastställa de för registreringen grundläggande mått- och viktuppgifterna. Vad angår skillnaden i arbete vid besiktning av personvagnar å ena samt lastvagnar å andra sidan torde böra uppmärksammas, att första besiktning av personvagnar enligt de sakkunnigas förslag torde komma att inskränkas till att huvudsakligen avse vagnar, som icke äro serietillverkade eller i allt fall genom sin mindre vanliga förekomst i marknaden icke bereda besiktningsmännen någon lättnad i arbetet. Den hittills förekommande skillnaden ur arbetssynpunkt mellan besiktning av en personvagn och en lastvagn skulle alltså för framtiden bliva ganska obetydlig. Vid övervägande av samtliga på frågan inverkan omständigheter hava de sakkunniga stannat vid att föreslå bibehållandet av enhetlig avgift för personvagnar och lastvagnar, men ansett sig böra förorda en något högre avgift för personomnibusar. Då någon differentiering av besiktningsavgiften i fråga om begagnade och obegagnade vagnar samt personvagnar och lastvagnar icke ansetts böra ske, då vidare dessa vagnar såsom icke varande föremål för typbesiktning i regel torde vara av växlande konstruktion och med skiftande utrustning och då slutligen besiktningsavgiften skall täcka jämväl kontrollen över fordonets beskaffenhet (flygande besiktning), lärer den nuvarande avgiften 15 kronor kunna anses vara skälig. För besiktning av personomnibus föreslå de sakkunniga ett till 20 kronor förhöjt belopp. Den år 1927 till 5 kronor nedsatta avgiften för besiktning av motorcykel föreslås bibehållen.

Efterbesiktning är till innebörd och omfattning närmast att jämställa med besiktning av begagnade, ur automobilregistret avförda fordon. Sätillvida torde emellertid arbetet med efterbesiktning kunna vara mindre som därmed icke är förenat fastställande av vissa för registreringen erforderliga mått- och viktuppgifter. Med hänsyn härtill och jämväl i syfte att bereda den yrkesmässiga trafiken någon lättnad hava de sakkunniga undersökt, huruvida icke någon sänkning skulle kunna ske av efterbesiktningsavgiften i förhållande till avgiften för första besiktning. Den betydande minskning i inflytande besiktningsavgifter, som inträder i och med typbesiktnings genomförande, lärer dock för närvarande lägga hinder i vägen därför. Enligt de sakkunnigas mening bör emellertid efterbesiktningsavgiften i främsta

rummet ifrågakomma till sänkning. I detta sammanhang vilja de sakkunniga förorda, att den nuvarande avgiften av 5 kronor för registrering av anmälan om verkställd efterbesiktning — likaväl som övriga registreringsavgifter för anmälningar som göras mindre i den anmälandes än i det allmännas intresse — helt borttages.

Lämplighetsintyg: Enligt motorfordonsförordningen må automobil icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av den tillståndslämnande myndigheten. Vid dylikt godkännande skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet m. m. Myndighet må enligt nämnda förordning på sökandens bekostnad låta anställa undersökning genom besiktningsman, huruvida för trafiken uppgiven automobil är därför lämplig. Enligt den praxis, som utvecklat sig på detta område, pläga vederbörande myndigheter för meddelande av godkännande, varom nyss sagts, i regel fordra intyg av besiktningsman, att fordonet är lämpligt för yrkesmässig trafik (lämplighetsintyg). Någon taxa för sådana intyg har i författningen icke fastställts och enligt vad de sakkunniga inhämtat växla de av besiktningsmännen å olika orter härför upptagna avgifterna rätt avsevärt. Det synes de sakkunniga önskvärt, att jämväl för dessa intyg bestämmas viss taxa. Omfattningen av ifrågavarande undersökning och det därmed förbundna arbete för besiktningsmannen är beroende på dels fordonets beskaffenhet, dels de föreskrifter som vederbörande myndighet kunna hava uppställt för godkännande av automobil. Sker undersökningen i samband med besiktning, synes icke någon ersättning böra ifrågakomma. För undersökning utan samband med besiktning föreslå de sakkunniga en avgift av 10 kronor för omnibus och 5 kronor för övriga fordon.

Förarprövningar: I den för förarprövningar gällande avgiften, 10 kronor, som måste anses vara låg, föreslå de sakkunniga icke någon ändring.

De förrättningar, för vilka besiktningsman bör äga uppbära ersättning direkt ur förrättningsavgifterna, äro besiktning med undantag av typbesiktning, förarprövning samt förrättning för utrönande av automobils lämplighet för yrkesmässig trafik. Vid bestämmandet av de fasta arvodenas storlek hava de sakkunniga utgått ifrån, att besiktningsmännens andel i förrättningsavgifter skulle uppgå till ungefär enahanda belopp som arvoden. Med denna utgångspunkt böra allt efter förrättningens art och omfattning 30 till 40 procent av utgående avgifter enligt den föreslagna förrättnings-taxan (se sid. 15) tilläggas besiktningsmännen. Återstoden bör avses för täckande av de fasta arvoden, kontorsbidrag samt rese- och traktaments-ersättningar och förty redovisas till statsverket.

Innan de sakkunniga uppgjort sitt löneförslag, hava de anmodat länsstyrelserna att inkomma med dels uppgift å det antal besiktningsmän inom länen, som det verkliga behovet oundgängligen krävde, dels förslag till länsens indelning i besiktningsmannadistrikt, allt under förutsättning av genomförandet av de av de sakkunniga ifrågasatta riktlinjerna för besiktningsväsendets framtida ordnande. Indragning av besiktningsmän hava därvid av länsstyrelserna, om ock på något håll med tvekan, ansetts kunna ske på ett tiotal orter. Endast beträffande Stockholms stad och län har ifrågasatts en ökning. De sakkunniga hava vid utarbetandet av sitt förslag följt länsstyrelsernas önskemål, dock har beträffande Östersund räknats med en besiktningsman i stället för där ifrågasatta två.

I tabellen över besiktningsmännens löneförmåner (bilaga 2) hava inlagts de löneförmåner, som enligt av de sakkunniga framlagda grunder och i

enlighet med av länsstyrelserna uppgjord distriktsindelning skulle belöpa å en var besiktningsman, allt med utgångspunkt från fordonsbeståndet den 1 januari 1928. Bidrag till kontorskostnad samt rese- och traktamentsersättning hava självfallet icke kunnat till beloppen bestämmas och förtyej heller influtit i tabellen. Av denna framgår, att högsta och lägsta lönebeloppet skulle utgöra respektive 16,200 kronor (Stockholm) och 1,970 kronor (Sveg). Liksom för närvarande äro mellan ytterligheterna löneförmånerna företrädda med växlande belopp. Följande tabell (jämför tab. å sid. 50) åskådliggör i sammandrag lönebeloppens storlek:

4 besiktningsmän	intill	3,000 kronor	
21 »	3,000—	6,000	»
30 »	6,000—	9,000	»
13 »	9,000—	12,000	»
7 »	12,000—	15,000	»
8 »	över	15,000	»

För de sakkunniga framstår det klart, att de föreslagna lönebeloppen i det stora hela äro hållna i underkant, särskilt om man tar i betraktande icke blott att besiktningsmännen få vidkännas vissa med tjänsten förenade omkostnader utan även att de själva ha att sörja för sin pensionering m. m. och jämväl i övrigt intaga en jämförelsevis osäker ställning. Beskrifningen i förhållande till de nuvarande lönerna uppgår i genomsnitt till icke mindre än 40 procent. De sakkunniga hava emellertid med hänsyn till det växande fordonsbeståndet ansett det riktigare, att till grund för förslaget lägges en måttlig lönenivå, hellre än att en reglering av löneförmånerna rätt snart skulle visa sig nödvändig. På grund av denna sin utgångspunkt och för att göra övergången mjukare vilja de sakkunniga förorda, att besiktningsmännen under ett år erhålla i andel av förrättningsavgiften för förarprövning ytterligare en krona, varmed i tabellen upptagna belopp skulle ökas med i genomsnitt sex procent.

Kostnads-
beräkning.

I diagrammet »Kostnaderna för besiktningsväsendet» med tillhörande tabell (sid. 50, 51) hava inlagts de sammanlagda kostnader, som besiktningsväsendet enligt förslaget på grundval av fordonsbeståndet den 1 januari 1928 skulle åsamka trafikanterna. Härav framgår, att år 1927 uttagits av trafikanterna, huvudsakligen¹ i form av förrättningsavgifter, 1,225,182 kronor, att motsvarande belopp skulle genom den föreslagna förrättningsstaxan nedbringas till 855,315 kronor, samt att besparingen för trafikanterna förty skulle uppgå till 369,867 kronor, framför allt uppkommande genom första besiktningens ersättande av typbesiktning. De egentliga förrättningsavgifterna, som under fyraårsperioden 1924—1927 per fordon räknat växlat mellan kronor 9:85 och 8:01, skulle enligt förslaget uppgå till ej fullt 6 kronor. Av förut nämnda belopp 855,315 kronor skulle mera än hälften eller 487,370 kronor belöpa å förarprövningar, 263,195 kronor å efterbesiktningar samt allenast 88,500 kronor å första besiktningar, mot vilken sistnämnda siffra för år 1927 svarar 425,649 kronor. Inflytande för förrättningsavgifter skulle avse att täcka följande utgifter: grundarvoden 263,790 kronor eller 30.84 procent, inspektionsarvoden 91,420 kronor eller 10.71 procent, besiktningsmännens andel i förrättningsavgifter 324,470 kronor eller 37.94 procent, bidrag till kontorskostnad 43,876 kronor eller 5.13 procent utgörande det belopp, som beräknas stå till länsstyrelsens förfogande för ändamålet, samt

¹ Arvode för körskoletillsyn, 42,646 kronor, har utgått ur registreringsavgifter.

rese- och traktamentsersättningar 52,500 kronor eller 6.14 procent. För täckande av oförutsedda utgifter skulle återstå 79,259 kronor eller 9.24 procent. Sistnämnda belopp torde i första hand böra användas till täckande av den föreslagna höjningen av besiktningsmännens andel i förrätningsavgifterna under ett övergångsår med minst 40,000 kronor. Vad därutöver kan återstå torde få av Kungl. Maj:t efter riksdagens medgivande disponeras för ändamål, som sammanhöra med besiktningsväsendet.

Innan erfarenhet vunnits om verkningarna av det föreslagna lönesystemet, hava de sakkunniga icke ansett sig kunna räkna med en mindre marginal än som skett. I samma mån som fordonsbeståndet växer och resultatet av löneregleringen kan överblickas, lärers möjlighet för förrätningsavgifternas successiva sänkning komma att yppas.

De sakkunniga förutsätta i överensstämmelse med vad riksräkenskapsverket och statskontoret anfört, att de avgifter, som på grund av de föreslagna bestämmelserna skulle inflyta — *inkomsterna av motorfordonsbesiktningen* — komma att ingå i den bland de egentliga statsinkomsterna upptagna inkomstgruppen »Uppbörd i statens verksamhet» under titel »Avgifter för besiktning av motorfordon» omedelbart före den nu förefintliga inkomsttiteln »Avgifter för registrering av automobiler». I formellt hänseende torde beträffande sistnämnda rubrik den ändring böra vidtagas, att ordet »automobiler» ändras till motorfordon, när nämnda avgifter avse sådana för såväl automobiler som motoreyklar. *Utgifterna för besiktningsväsendet* »Besiktning av motorfordon» uti den från och med budgetåren 1928/1929 såsom ny avdelning under sjätte huvudtiteln intagna utgiftsgruppen »Vägförbrukningsväsendet» och närmast före underrubriken »Registrering av automobiler m. m.» (statsverkspropositionen sid. 34). I anslutning till vad ovan anförts torde titeln »Registrering av automobiler m. m.» böra ändras till »Registrering av motorfordon m. m.» Även om det icke anses lämpligt att i riksstaten intaga närmare specificering av det nya anslaget, torde under särskilda underrubriker i räkenskaperna böra redovisas dels grundarvoden och inspektionsarvoden till besiktningsmännen, dels bidrag till kontorskostnad, dels rese- och traktamentsersättning, dels ock slutligen de övriga utgifter, som enligt riksdagens medgivande må av anslaget bestridas för med besiktningsväsendet sammanhängande ändamål (jfr diagram sid. 51).

Budgetredovisning.

De föreslagna ändringarna torde lämpligen böra träda i kraft med nästa års ingång.

Ikraftträdande.

Specialmotivering.

Förslaget till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1923 (nr 281) om motorfordon.

§ 3.

Mom. 1. De sakkunnigas förslag, att Kungl. Maj:t i stället för såsom nu länsstyrelse skall bestämma antalet besiktningsmän, sammanhänger främst med det föreslagna lönesystemets uppbyggande, särskilt i vad detta avser grundarvodets begränsning både nedåt och uppåt.

Den åt Kungl. Maj:t inrymda befogenheten att i undantagsfall bestämma jämväl besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort förutsättes skolas tagas i anspråk huvudsakligen i de fall, då fråga uppstår att organisera besiktningsmännen å någon ort såsom besiktningsmyndighet. På sätt framgår av den allmänna motiveringen hava de sakkunniga föreslagit, att besiktningsmyndighet inrättas i Stockholm, Göteborg och Malmö. Möjligt är ju emellertid, att en dylik anordning kan visa sig lämplig, så snart å någon ort behov av mer än en besiktningsman föreligger. Besiktningsmyndigheten i Stockholm bör vara gemensam för Stockholms stad och län. Inrättandet av besiktningsmyndighet är i främsta rummet att uppfatta såsom en av rent praktiska skäl förestavad organisatorisk åtgärd, åsyftande en jämnare fördelning av göromålen besiktningsmännen emellan och därmed även ett bättre utnyttjande av deras arbetskraft, allt till båtнад för allmänheten. Genom anordningen torde samtidigt ernås den fördelen, att besiktningsmännen bleve mindre beroende av sina uppdragsgivare och därigenom mera i tillfälle att fullt opartiskt utöva sin verksamhet. Arbetsordning för besiktningsmyndighet torde efter dess förslag böra fastställas av länsstyrelsen, som likaledes utser en av besiktningsmännen att leda arbetet och svara för dess behöriga gång; i Stockholm skulle nämnda å länsstyrelse ankommande uppgifter utövas av överståthållarämbetet och länsstyrelsen gemensamt. Anställandet av kontorspersonal, förhyrandet av gemensam kontorslokal o. d. torde böra ankomma på föreståndaren efter samråd med övriga besiktningsmän. I övrigt och särskilt i allt vad rör det egentliga besiktningsmannarbetet skulle givetvis en var besiktningsman intaga en självständig ställning.

Den nuvarande bestämmelsen att, därest flera av länets besiktningsmän hava samma stationsort, länsstyrelsen efter omständigheterna äger meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningsmannagöromålen, har ansetts kunna utgå. I den snäva avfattning stadgandet nu har lärt fråga om dylik arbetsfördelning i allmänhet uppkomma och stå i samband med ifrågasatt inrättande av besiktningsmyndighet samt avgörandet alltså böra ligga i Kungl. Maj:ts hand. Emellertid torde närmast med föranledande av den föreslagna distriktsindelningen Kungl. Maj:t med stöd av mom. 6 böra inrymma å länsstyrelserna befogenhet att uppdraga å besiktningsman att jämväl utom sitt distrikt förätta särskilda slag av göromål såsom körskoletillsyn och inspektion av fordonsbeståndet samt möjligen viss uppsikt över den yrkesmässiga trafiken, allt i den mån lokala och andra förhållanden skulle göra en dylik anordning önskvärd.

Mom. 2. Första och andra styckena äro likalydande med mom. 3 samma stycken.

Gällande förbud för besiktningsman att bedriva tillverkning av eller handel med motorfordon föreslås av de sakkunniga på grund av påtalade missförhållanden utsträckt till att omfatta jämväl reparation av sådana fordon.

Enligt de sakkunnigas mening är det angeläget, att besiktningsmännen icke försätta sig i en ställning av beskaffenhet att kunna öva inflytande på deras opartiska och sakliga omdöme. Särskilt skulle det ur vissa synpunkter vara önskvärt, att besiktningsmännen avhölle sig från att avgiva utlåtanden i frågor, som redan äro eller kunna antagas bliva bragta inför domstol, med undantag naturligtvis för sådana fall, där domstol eller annan offentlig myndighet begär dylikt utlåtande. Med hänsyn emellertid till vår nuvarande processordning och därmed sammanhängande för-

hållanden hava de sakkunniga ansett sig böra stanna vid ett påpekande av att besiktningsmännen icke utlåta sig, särskilt i trafikmål, med mindre en förberedande undersökning oförtydbart ger vid handen, att händelseförloppet lämnar fasta hållpunkter för frågans bedömande ur trafiktekniska och andra synpunkter.

Mom. 3 är i huvudsak likalydande med *mom. 4*.

Mom. 4 svarar mot *mom. 6*; rätten att bära tjänstetecken har föreslagits skola utbytas mot skyldighet härutinnan.

Mom. 5 och *6* äro i huvudsak likalydande med *mom. 7* och *8*. Det har ansetts lämpligt att inrymma befogenhet, varom i sistnämnda moment förmåles, jämväl åt den myndighet, Konungen därtill förordnar.

§ 4.

Mom. 1 och *2* hava sammanförts till *mom. 1*, varjämte i *mom. 2* upptagits bestämmelser om typbesiktning.

§ 5.

Mom. 3 är likalydande med *mom. 4*.

Mom. 4. Det nuvarande stadgandet i *mom. 3* om rätt för länsstyrelse att förordna om undersökning av automobil har givits en något mera generell avfattning. I terminologiskt avseende hava de sakkunniga upprätthållit en bestämd skillnad mellan å ena sidan besiktning och efterbesiktning samt å andra sidan undersökning och eftersyn. Om besiktning och efterbesiktning förordnar i fall, som här avses, länsstyrelsen, och för förrättningen utgår särskild avgift; undersökning och eftersyn verkställer besiktningsman däremot utan länsstyrelsens särskilda förordnande, och förrättningarna äro avgiftsfria samt föranleda ej framflyttning av tiden för eventuell skyldighet att efterbesiktiga fordonet. Med nu nämnda terminologi skulle det möjligen kunna synas inkonsekvent att i momentets första stycke använda ordet »besiktning», särskilt som stadgandet avser att jämväl täcka länsstyrelsens förordnande om inspektion av fordonsbeståndet. Härtill må emellertid anmärkas, att inspektionen kan resultera i ett förordnande från länsstyrelsens sida om efterbesiktning. Att inspektionen såsom sådan huvudsakligen torde komma att utövas såsom undersökning lär ha mindre betydelse.

§ 6.

Paragrafen överensstämmer i sak med § 7 *mom. 2* och *3*.

§ 7.

Paragrafen svarar mot § 6.

§ 8.

Bestämmelserna om besiktningsskylt hava ägnats uppmärksamhet främst på grund av det nära samband de äga med den föreslagna typbesiktningen. Fordon, som tillhör besiktigad typ, har sålunda icke ansetts behöva föras till besiktningsman för erhållande av besiktningsskylts plombering. Denna plombering har synts böra och kunna undvaras. I stället har på sätt framgår av den allmänna motiveringen vissa andra kontrollanordningar föreslagits, vilka jämväl syftat åt att bringa ordning och reda i besiktningsskyltväsendet, i vad det berör köpare av automobil och hans rätt att före registrering nyttja densamma i trafik. Gällande bestämmelser härutinnan lämna nämligen, enligt vad erfarenheten givit vid handen, åtskilligt övrigt att önska. Sålunda

har t. ex. den, som köpt en automobil av en firma, vilken fått bilen besiktigad någon tid före försäljningen, i många fall icke kunnat få automobilen inregistrerad, innan de medgivna tre »skattefria» veckorna gått till ända. Köparen har då mången gång i god tro och i brist på tillräcklig upplysning fört bilen med besiktningsskylt även efter treveckorsfristens utgång. Eller ock har handlanden i syfte att skaffa köparen den för registrerings vinnande nödvändiga fristen låtit omplombera besiktningsskylten mot erläggande av ny besiktningssavgift, ett förfarande som påkallat rättsliga åtgärder från myndigheternas sida.

Men även automobilhandlandens rätt att för provkörning använda besiktningsskyltar å till salu hållna automobiler har givit anledning till åtskilliga olägenheter. Provkörning har sålunda på sina håll icke ansetts föreligga med mindre en tilltänkt köpare befunnit sig i bilen o. s. v. Olägenheterna synas de sakkunniga böra avhjälpas så, att handlanden erhåller rätt att obehindrat använda i rörelsen icke registrerad automobil mot det att han erlägger viss skatt för densamma nyttjande. Automobilhandlarna hava genom sin förening obetingat förordat en lösning i denna riktning. De svårigheter, som härvid erbjuda sig, gälla i främsta rummet, huru skatten, som uppenbarligen icke kan hänföra sig till ett bestämt fordon, skall beräknas. De sakkunniga hade till en början tänkt sig, att vederbörande länsstyrelse skulle med ledning av erhållna uppgifter fastställa skattens belopp, därvid skatten skulle beräknas på grundval av medeltalet av tjänstevikten hos de fordon som av handlanden företrädesvis försålles. Skatt skulle årligen utgå för det antal, vederbörande önskade samtidigt kunna taga i bruk i rörelsen. Av praktiska skäl hava de sakkunniga såtillvida ansett sig böra övergiva denna tanke att skatten synts böra utgå med ett fixt, av Kungl. Maj:t bestämt belopp, förslagsvis 100 kronor för automobil och 20 kronor för motorcykel. Varder det antal fordon, som vederbörande önskar samtidigt kunna taga i bruk i rörelsen, under löpande kalenderår ökat, torde skatten böra utgå med belopp, motsvarande vad av skatten för helt kalenderår belöper å det eller de kalenderkvartal, som återstå av året. I övrigt föreslå de sakkunniga, att skatten inbetalas hos vederbörande länsstyrelse, att länsstyrelsen meddelar kvitto å för varje fordon erlagt skattebelopp, att tillverkaren eller handlanden mot avlämnande av sagda kvitto erhåller hos polismyndigheten i orten särskild skylt (skatteskyt), att denna skylt medelst plomb av polismyndigheten fästes vid erhållen besiktningsskyt, att skylt för ena året utbytes mot ny skylt med annan färg för påföljande år o. s. v. samt att närmare bestämmelser om skylts färg, utlämnande och redovisning meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med riksräkenskapsverket.

Till vinnande av ytterligare kontroll å användningen av besiktningsskyltar har föreslagits, att de skola årligen i december månad uppvisas för polismyndigheten. Givetvis erfordras ej, att samtliga skyltar uppvisas på en gång. — Avgift, som skall nedsättas för besiktningsskyt, torde böra till beloppet fastställas av Kungl. Maj:t.

Den för körning av obesiktigat fordon föreskrivna särskilda hastighetsbegränsningen har såsom saknande praktisk betydelse ansetts kunna utgå, i samband varmed dock föreslagits bestämmelse om att körning från hamn till utställningslokal eller dylikt eller till besiktningsman skall ske direkt.

§ 9.

Mom. 3. Här har intagits bestämmelse om vägran att registrera automobil av besiktigad typ med mindre säljaren vitsordat, att automobilen i hans besittning icke undergått förändring (jfr § 43).

§ 10.

Mom. 7. Paragraf-hänvisningen har bragts i överensstämmelse med tidigare föreslagna ändringar.

§ 14.

Mom. 2. För valet av besiktningsman för undergående av körkorts-prövning är för närvarande mantalsskrivnings- respektive utbildningsorten bestämmande. De sakkunniga föreslå till förebyggande av missbruk på detta område, att sistnämnda ort skall utöva inflytande å rätten att välja besiktningsman allenast under förutsättning att vederbörande visar synnerlig olägenhet vara förbunden med provning inför besiktningsman i det distrikt, inom vilket han är mantalsskriven.

Föreskrift att elev redan vid provningen skall förete fotografi har upptagits i denna paragraf. (Jfr § 3 i förslaget om ändring av instruktionen för besiktningsmän).

§ 21.

Mom. 1. Ändringarna häri äro föranledda av förslaget om skyldighet att å automobil av besiktigad typ föra skylt upptagande bilens typbeteckning.

§ 22.

Paragrafhänvisningen har bragts i överensstämmelse med tidigare föreslagna ändringar.

§ 24.

Mom. 7 är nytt; jämför den allmänna motiveringen sid. 57.

§ 27.

Mom. 3. Enligt vad erfarenheten givit vid handen har uppvisandet av automobil till efterbesiktning i allmänhet uppskjutits till årets sista månad. De sakkunniga hava för åstadkommande av en jämnare fördelning av besiktningarna ansett sig böra föreslå den ändring, att periodisk efterbesiktning skall verkställas senast ett år efter närmast föregående besiktning. I bevis om verkställd efterbesiktning torde böra angivas dagen, å vilken automobilen sist skall ånyo besiktigas.

§§ 40 och 43.

Paragraferna hava kompletterats med erforderliga, av föreslagna ändringar påkallade straffbud.

Förslaget till förordning om ändrad lydelse av 3, 6 och 18 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

I 3 och 6 §§ hava upptagits de i den allmänna motiveringen (sid 54) föreslagna bestämmelserna, att skatten skall beräknas månadsvis i stället för såsom nu kvartalsvis samt att skatt i visst fall skall utgå redan från och med den månad, varunder automobilen tagits i bruk. I 18 § har intagits

bestämmelse om befogenhet för Kungl. Maj:t att föreskriva efter vilka grunder samt på vad sätt den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, skall erlägga skatt för användande i trafik av automobil, som av honom hålles till salu. (Jfr den speciella motiveringen sid. 68.)

Förslaget till kungörelse angående ersättning till besiktningsmän för motorfordon jämte taxa för besiktningar m. m.

I denna kungörelse hava sammanförts de av de sakkunniga ifrågasatta nya grunderna för besiktningsmännens avlöning och den därmed nära sammanhängande förrättningstaxan. I vad avser bestämmelserna om de fasta arvodena torde kunna hänvisas till den allmänna motiveringen (sid. 59 ff.). Vidkommande förrättningstaxan må särskilt uppmärksammas, dels den skärpning i rätten att uttaga avgift, som upptagits i § 6 jämförd med § 7, dels ock de i § 8 föreslagna föreskrifterna rörande förfarandet, då fordon vid besiktning och elev vid förarprovning icke kunna godkännas. Reglering i båda nu nämnda avseenden har ansetts påkallad, då praxis därutinnan visat sig i hög grad växlande. Sistnämnda detaljbestämmelser lägga givetvis icke hinder i vägen för besiktningsman, att där totalomdömet angående fordons beskaffenhet eller elevs kunskapsmåt m. m. är mindre gott, omedelbart avsluta förrättningen.

I §§ 10—13 hava upptagits bestämmelser om besiktningsmännens redovisning av uppburna förrättningsavgifter, innebärande att besiktningsmännen alltså jämt böra redovisa inför vederbörande länsstyrelser samt att dessa i sin tur hava att bokföra inkomster av och utgifter för besiktningsväsendet samt såsom verifikationer foga besiktningsmännens redovisningar vid de kassa-redogörelser, som länsstyrelserna hava att för granskning insända till riksräkenskapsverket.

För vinnande av en fullt betryggande kontroll å redovisningen av den del av förrättningsavgifterna, som skola ingå till statsverket, föreslås, att besiktningsinstrument, körkortsintyg med flera handlingar av besiktningsman beläggas med särskilda märken (avgiftsmärken). En dylik »stämpelbeläggning» synes lämpa sig synnerligen väl i förevarande fall, då så gott som samtliga av besiktningsman utfärdade handlingar måste företes inför länsstyrelserna, vilka således — förutom allmänheten själv — kunna kontrollera, att handlingen blivit behörigen försedd med avgiftsmärke och att märket makulerats. I anslutning till vad finnes stadgat i kungörelsen den 29 januari 1926 (nr 40) angående skyldighet för utmättningsmän m. fl. att anlita postgiroörelsen och kungörelsen den 20 maj 1927 (nr 168) angående enahanda skyldighet för stämpelförsäljare bör besiktningsman vara pliktig hava särskilt tjänstepostgirokonto, med skyldighet för honom att i regel senast sjätte söckendagen efter det medlen influtit insätta dem å tjänstekontot så ock att kvartalsvis över postgiro inleverera influtna medel.

Den andel av förrättningsavgifter åter, som föreslås skola tillfalla besiktningsman, bör i anslutning till vad nu gäller få av honom behållas. Denna andel skall alltså icke behöva inlevereras till statsverket för att sedan av länsstyrelserna till vederbörande utanordnas, vilket skulle bli alltför omständligt. För att emellertid i riksstat och budgetredovisning få fram den sammanlagda kostnaden för automobilbesiktningen torde, på sätt riksräkenskapsverket anført, i besiktningsmännens redovisningar böra upptagas bruttobeloppet av influtna avgifter, samtidigt som de besiktningsmännen tillkommande andelarna av förrättningsavgifterna skola avföras

såsom utgift. Till besiktningsmännen utgående fasta arvoden, kontorsbidrag samt rese- och traktamentsersättning torde däremot icke böra upptagas i besiktningsmännens redovisningar utan böra dessa utgifter direkt utbetalas av vederbörande länsstyrelse. Att meddela detaljföreskrifter här- om så ock om besiktningsmans bokföring och redovisning i övrigt har ansetts lämpligen böra ankomma på riksräkenskapsverket.

Vad slutligen angår i kungörelsen föreslagna bestämmelser om rese- och traktamentsersättning samt kontorsbidrag hänvisas till den allmänna moti- veringen (sid. 60).

Övriga författningsförslag.

I dessa förslag hava huvudsakligen upptagits bestämmelser, som berörts i den allmänna motiveringen och specialmotiveringen till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen.

Bilaga 2.

De särskilda besiktningsmännens löneförmåner.

Län och stationsort	Under år 1927 sådana de faktiskt utgått				Antal fordon inom föreslagna distrikt	Enligt förslaget beräknade på grundval av for- donsbeståndet d. 1 januari 1928			
	Behållen andel i för- rätnings- avgifter	Arvode för körskole- tillsyn	Ersätt- ning för diverse uppdrag	Summa löne- förmåner		Grund- arvode	Inspek- tions- arvode	Behållen andel i förrätt- nings- avgifter	Summa löneför- måner
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Stockholms stad och län.</i>									
1 besiktningsman	22,081.66	—	63	22,144.66	20,850	5,700	1,500	9,000	16,200
1 »	19,318.34	600	200	20,118.34		4,800	1,500	9,000	15,300
1 »	9,595	860	175	10,630		—	—	—	—
1 »	19,501.67	600	101	20,202.67		4,800	1,500	9,000	15,300
1 »	18,670	600	104	19,374		4,800	1,500	9,000	15,300
1 »	7,905	980	428	9,313		—	—	—	—
1 »	21,891.67	—	24	21,915.67	4,800	1,500	9,000	15,300	
1 »	—	—	—	—	4,800	1,500	9,000	15,300	
Södertälje	14,490	—	—	14,490	1,377	2,750	1,030	2,380	6,160
Norrtälje	—	—	—	—	1,240	2,480	930	3,030	6,440
Vikarier	48,235.84	—	—	48,235.84	—	—	—	—	—
	11,205	—	180	11,385	—	—	—	—	—
	192,894.18	3,640	1,275	197,809.18	23,467	34,930	10,960	59,410	105,300
<i>Uppsala län.</i>									
Uppsala	18,536.66	—	2,505	21,041.66	2,785	4,800	1,500	6,130	12,430
Tierp	8,600	—	250	8,850	1,227	2,450	920	2,780	6,150
	27,136.66	—	2,755	29,891.66	4,012	7,250	2,420	8,910	18,580
<i>Södermanlands län.</i>									
Nyköping	9,840	—	—	9,840	1,496	2,990	1,120	3,000	7,110
Katrineholm	12,305	1,000	345	13,650	1,704	3,410	1,280	3,920	8,610
Eskilstuna	15,465	—	54	15,519	2,313	4,630	1,500	4,510	10,640
	37,610	1,000	399	39,009	5,513	11,030	3,900	11,430	26,360
<i>Östergötlands län.</i>									
Norrköping	21,745	1,000	1,015	23,760	4,172	4,800	1,500	8,610	14,910
Linköping	14,593	1,000	850	16,443	2,275	4,450	1,500	4,900	10,850
Ödeshög	2,445	1,000	30	3,475	—	—	—	—	—
Motala	10,345	1,000	715	12,060	1,552	3,100	1,160	3,800	8,060
Åtvidaberg	2,325	200	—	2,525	—	—	—	—	—
Kisa	1,970	987.50	60	3,017.50	518	1,040	390	1,490	2,920
	53,423	5,187.50	2,670	61,280.50	8,469	13,390	4,550	18,800	36,740
<i>Jönköpings län.</i>									
Jönköping	15,275	—	750	16,025	2,040	4,080	1,500	4,950	10,530
Eksjö	15,590	450	159	16,199	1,587	3,170	1,190	4,900	9,260
Värnamo	9,710	350	550	10,610	1,425	2,850	1,070	3,430	7,350
Vikarier	2,030	—	11	2,041	—	—	—	—	—
	42,605	800	1,470	44,875	5,052	10,100	3,760	13,280	27,140

Län och stationsort	Under år 1927				Antal fordon inom föreslagna distrikt	Enligt förslaget			
	sådana de faktiskt utgått					beräknade på grundval av fordonbeståndet d. 1 januari 1928			
	Behållen andel i förrättningsavgifter	Arvode för körskole-tillsyn	Ersättning för diverse uppdrag	Summa löne-förmåner		Grund-arvode	Inspek-tions-arvode	Behållen andel i förrättningsavgifter	Summa löneförmåner
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Kronobergs län.									
Växjö	12,055	487.50	108	12,650.50	1,691	3,380	1,270	3,550	8,200
Ljungby	7,095	300	403	7,798	818	1,640	610	1,950	4,200
	19,150	787.50	511	20,448.50	2,509	5,020	1,880	5,500	12,400
Kalmar län.									
Kalmar	10,295	1,000	265	11,560	1,771	3,540	1,330	2,820	7,690
Oskarshamn	5,775	1,000	—	6,775	1,162	2,320	870	1,890	5,080
Västervik	10,400	840	425	11,665	1,514	3,030	1,140	3,510	7,680
Vimmerby	4,570	360	—	4,930	—	—	—	—	—
	31,040	3,200	690	34,930	4,447	8,890	3,340	8,220	20,450
Gottlands län.									
Visby	5,140	—	—	5,140	1,252	2,500	940	3,650	7,090
»	3,960	300	—	4,260	—	—	—	—	—
Vikarie	1,775	—	—	1,775	—	—	—	—	—
	10,875	300	—	11,175	1,252	2,500	940	3,650	7,090
Blekinge län.									
Karlskrona	7,725	—	—	7,725	1,128	2,260	850	2,910	6,020
Karlshamn	7,560	—	—	7,560	798	1,600	600	2,600	4,800
	15,285	—	—	15,285	1,926	3,860	1,450	5,510	10,820
Kristianstads län.									
Kristianstad	11,490	500	310	12,300	1,758	3,520	1,320	3,500	8,340
Hässleholm	12,880	600	—	13,480	1,387	2,770	1,040	4,180	7,990
Simrishamn	8,230	500	110	8,840	1,096	2,190	820	2,750	5,760
Ängelholm	11,950	500	120	12,570	1,846	3,690	1,380	4,550	9,620
Klippan	2,850	250	—	3,100	—	—	—	—	—
	47,400	2,350	540	50,290	6,087	12,170	4,560	14,980	31,710
Malmöhus län.									
Malmö	23,905	1,000	66	24,971	10,816	5,400	1,500	6,500	13,400
»	21,540	1,000	—	22,540		4,800	1,500	6,500	12,800
»	—	—	—	—		4,800	1,500	6,500	12,800
Trälleborg	20,223.33	1,000	102	21,325.33	—	—	—	—	—
Hälsingborg	22,053.33	1,000	67	23,120.33	3,769	4,800	1,500	7,300	13,600
	87,721.66	4,000	235	91,956.66	14,585	19,800	6,000	26,800	52,600
Hallands län.									
Halmstad	15,890	500	—	16,390	2,576	4,800	1,500	5,500	11,800
Varberg	6,695	—	700	7,395	916	1,830	690	2,300	4,820
	22,585	500	700	23,785	3,492	6,630	2,190	7,800	16,620

n och stationsort	Under år 1927 sådana de faktiskt utgått				Antal fordon inom föreslagna distrikt	Enligt förslaget beräknade på grundval av for- donsbeståndet d. 1 januari 1928				
	Behållen andel i för- rättnings- avgifter	Arvode för körskole- tillsyn	Ersätt- ning för diverse uppdrag	Summa löne- förmåner		Grund- arvode	Inspek- tions- arvode	Behållen andel i förrätt- nings- avgifter	Summa löneför- måner	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Göteborgs och Bohus län.										
Göteborg.....	26,735	2,695	1,105	30,535	6,786	5,400	1,500	8,970	15,870	
»	23,301.66	1,200	705	25,206.66		4,800	1,500	8,970	15,270	
Eddevalla	16,795	3,848.32	865.11	21,508.43		3,250	1,220	5,730	10,200	
	66,831.66	7,743.32	2,675.11	77,250.09	8,411	13,450	4,220	23,670	41,340	
Älvsborgs län.										
Älvsborg.....	8,050	1,229.16	—	9,279.16	1,323	2,640	990	2,000	5,630	
Älvsborg.....	5,575	1,083.32	—	6,658.32	885	1,770	660	1,740	4,170	
Älvsborg.....	7,390	950	—	8,340	1,269	2,530	950	1,950	5,430	
Älvsborg.....	15,225	885	95	16,205	3,041	4,800	1,500	4,540	10,840	
Älvsborg.....	1,065	—	—	1,065	—	—	—	—	—	
	37,305	4,147.48	95	41,547.48	6,518	11,740	4,100	10,230	26,070	
Skaraborgs län.										
Skaraborg.....	5,260	300	200	5,760	1,285	2,570	960	1,360	4,890	
Skaraborg.....	13,960	425	—	14,385	1,946	3,890	1,460	2,900	8,250	
Skaraborg.....	6,880	480	—	7,360	1,161	2,320	870	1,590	4,780	
Skaraborg.....	10,805	500	30	11,335	1,108	2,220	830	3,140	6,190	
	36,905	1,705	230	38,840	5,500	11,000	4,120	8,990	24,110	
Värmlands län.										
Värmland.....	10,640	1,000	—	11,604	1,960	3,920	1,470	3,300	8,690	
Värmland.....	3,785	405	40	4,230	1,049	2,100	790	3,500	6,390	
Värmland.....	7,830	375	24.50	8,229.50	—	—	—	—	—	
Värmland.....	11,160	—	180	11,340	2,088	4,180	1,500	4,800	10,480	
Värmland.....	5,645	375	—	6,020	—	—	—	—	—	
Värmland.....	7,370	500	—	7,870	1,295	2,590	970	3,000	6,560	
Värmland.....	1,135	—	—	1,135	—	—	—	—	—	
	47,529	2,655	244.50	50,428.50	6,392	12,790	4,730	14,600	32,120	
Örebro län.										
Örebro.....	15,055	—	1,000	16,055	2,094	4,190	1,500	3,300	8,990	
»	6,070	—	33	6,103	1,942	3,880	1,460	3,300	8,640	
Örebro.....	3,755	—	—	3,755	503	1,010	380	1,200	2,590	
Örebro.....	2,715	—	—	2,715	952	1,900	710	1,500	4,110	
Örebro.....	6,140	—	—	6,140	1,028	2,060	770	1,900	4,730	
Örebro.....	1,755	—	—	1,755	—	—	—	—	—	
	35,490	—	1,033	36,523	6,519	13,040	4,820	11,200	29,060	
Västmanlands län.										
Västmanland.....	13,205	700	265	14,170	2,298	4,600	1,500	3,700	9,800	
Västmanland.....	9,818	—	—	9,818	1,345	2,690	1,010	3,150	6,850	
Västmanland.....	5,800	—	—	5,800	913	1,830	680	1,830	4,340	
	28,823	700	265	29,788	4,556	9,120	3,190	8,680	20,990	

Län och stationsort	Under år 1927 <i>sådana de faktiskt utgått</i>				Antal fordon inom föreslagna distrikt	Enligt förslaget <i>beräknade på grundval av fo donsbeståndet d. 1 januari 192</i>			
	Behållen andel i för- rättnings- avgifter	Arvode för körskole- tillsyn	Ersätt- ning för diverse uppdrag	Summa löne- förmåner		Grund- arvode	Inspek- tions- arvode	Behållen andel i förrätt- nings- avgifter	Summa löneför- måner
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Kopparbergs län.</i>									
Falun	14,700	—	—	14,700	2,531	4,800	1,500	4,000	10,3
Hedemora	7,165	—	—	7,165	1,488	2,980	1,120	2,100	6,2
Ludvika	11,610	—	300	11,910	1,139	2,280	850	3,300	6,4
Mora	8,260	—	—	8,260	1,472	2,940	1,100	2,500	6,5
Malung	5,190	—	—	5,190	874	1,750	660	1,700	4,1
	46,925	—	300	47,225	7,504	14,750	5,230	13,600	33,5
<i>Gävleborgs län.</i>									
Gävle	18,431.67	800	705	19,936.67	3,226	4,800	1,500	6,500	12,8
Söderhamn	6,550	—	10	6,560	814	1,630	610	2,350	4,5
Hudiksvall	12,745	880	—	13,625	1,651	3,300	1,240	4,150	8,6
Bollnäs	5,180	—	—	5,180	989	1,980	740	2,100	4,8
Vikarie	960	—	—	960	—	—	—	—	—
	43,866.67	1,680	715	46,261.67	6,680	11,710	4,090	15,100	30,9
<i>Västernorrlands län.</i>									
Sundsvall	17,030	1,000	—	18,030	1,913	3,830	1,430	4,600	9,8
Härnösand	12,995	800	—	13,795	1,066	2,130	800	3,450	6,3
Örnsköldsvik	9,395	—	90	9,485	950	1,900	710	2,600	5,2
Sollefteå	4,355	—	132	4,487	749	1,500	560	1,800	3,8
	43,775	1,800	222	45,797	4,678	9,360	3,500	12,450	25,3
<i>Jämtlands län.</i>									
Östersund	7,024	200	—	7,224	2,282	4,560	1,500	3,460	9,5
»	3,327	200	68	3,595		—	—	—	—
Sveg	2,555	—	—	2,555		900	220	850	1,9
	12,906	400	68	13,374	2,575	5,460	1,720	4,310	11,4
<i>Västerbottens län.</i>									
Umeå	12,150	—	—	12,150	1,271	3,810	1,400	3,600	8,8
Skellefteå	10,530	—	390	10,920	896	2,680	990	3,100	6,7
Vilhelmina	2,440	—	—	2,440	247	900	270	900	2,0
Lycksele	3,649.50	—	35	3,684.50	335	1,000	370	1,350	2,7
	28,769.50	—	425	29,194.50	2,749	8,390	3,030	8,950	20,3
<i>Norrbottnens län.</i>									
Luleå	9,575	—	73	9,648	1,020	3,060	1,120	3,200	7,3
Boden	6,300	—	—	6,300	—	—	—	—	—
Piteå	—	—	—	—	497	1,490	550	1,600	3,6
Malmberget	1,705	—	—	1,705	—	—	—	—	—
Kiruna	2,455	—	—	2,455	538	1,610	590	2,000	4,2
Haparanda	3,080	50	—	3,130	415	1,250	460	1,600	3,3
Övertorneå	1,335	—	—	1,335	—	—	—	—	—
	24,450	50	73	24,573	2,470	7,410	2,720	8,400	18,5
Summa kronor	1,041,301.33	42,645.80	17,590.61	1,101,537.74	145,363	263,790	91,420	324,470	679,6

Redogörelse

för utlåtanden, som avgivits i anledning av de sakkunnigas preliminära förslag, härav föranledda uttalanden från de sakkunnigas sida ävensom vidtagna jämkningar i det slutliga förslaget.

De över förslaget hörda myndigheterna och organisationerna hava på ett eller annat undantag när i huvudsak gillat de föreslagna ändringarna i vad de avse själva besiktningsförfarandet. Flertalet har jämväl i princip anslutit sig till den ifrågasatta omläggningen av besiktningsmännens anställnings- och avlöningsförhållanden, om ock besiktningsmännens löneförmåner på flera håll ansetts hava beskurits alltför mycket. En länsstyrelse har ansett, att goda skäl tala för att med genomförandet av en mera ingripande omläggning av avlöningssystemet bör anstå, intill dess erfarenhet vunnits om verkningarna av de föreslagna ändringarna i besiktningsväsendet, särskilt typbesiktningen, medan en annan länsstyrelse framhållit, att det syntes lämpligare, att revisionen av motorfordonsförordningen skedde i ett sammanhang och slutligt förslag därutinnan i sin helhet framlades.

De sakkunnigas förslag om införandet av typbesiktning har vunnit anslutning på alla håll utom från länsstyrelsen i Malmöhus län, som förklarat sig hysa allvarliga betänkligheter mot typbesiktning och hellre hava sett, att den individuella besiktningen bibehållits, därvid framhållande att identitetsbandet mellan automobilregistret och fordonet bleve genom de ökade möjligheterna till fel avsevärt svagare.

Flertalet myndigheter hava ej heller haft något att erinra mot utformningen av föreskrifterna om typbesiktning, dock har i utkastet upptagen föreskrift, att generalagent utfärdar typintyg och försäljare verkställer plombering av besiktnings skylt och besiktningsmärke, å flera håll framkallat erinringar. Typintyg och plombering hava sålunda ansetts böra erhålla officiell karaktär och därför tillhöra besiktningsmans eller polismyndighets åligganden. Besiktningsmännens förening, som i princip anslutit sig till dessa erinringar, har dock ansett sig kunna godtaga förslaget i denna del, då det syntes förefalla, som om de fördelar, som eftersträfvades genom typbesiktning, ej helt stode att vinna med mindre den av de sakkunniga föreslagna utvägen anlätades.

*Allmänt om-
döme om för-
slaget.*

*Typbesikt-
ning.*

Ordet generalagent har på vissa håll ansetts icke täcka alla de skiftande former, vari försäljningsorganisationerna på bilområdet uppträda, därvid framhållits, att åtskilliga utländska firmor voro representerade icke endast av en utan av flera direkta huvudförsäljare med bostad å olika platser inom landet, samt att dessa huvudförsäljare stode var för sig i direkt förbindelse med fabriken och hade intet som helst med varandra att skaffa rörande importen. Särskilt från automobilhandlarehåll har det därför ansetts nödvändigt att i stället för ordet generalagent använda ett uttryck av innebörd, att icke endast en utan även flera direkta representanter för utländska firmor medgävos rätt till typbesiktning. Från annat håll har däremot förordats ett förtydligande av ordet generalagent i inskränkande riktning, då det auktoritativa värdet hos typintyget ansetts komma att minskas i samma mån som utfärdare av detsamma ökas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har framhållit, att i tillståndet om rätt till typbesiktning för juridiska personer borde tydligt angivas, vem som hade att för tillverkarens eller säljarens räkning utfärda typintyg. Framställning om ändring härutinnan skulle göras hos Kungl. Maj:t eller den myndighet, som av Kungl. Maj:t förordnats att meddela tillståndet. Länsstyrelserna borde erhålla avskrift av meddelat tillstånd och uppgift å de typer detsamma avser samt, då fråga vore om tillstånd åt juridiska personer, uppgift om vem som hade att utfärda typintyg.

De sakkunnigas förslag att typbesiktning skall handhavas endast av besiktningsmännen i Stockholm, Göteborg och Malmö har föranlett erinran av länsstyrelsen i Östergötlands län, som ansett det önskvärt, att möjlighet bereddes till erhållande av typbesiktning även i Norrköping.

De sakkun-
niga.

Den huvudsakliga invändningen mot utformningen av föreskrifterna om typbesiktning har avsett säljarens befogenhet att utfärda typintyg samt plombera besiktnings skylt och besiktningsmärke, en anordning som ansetts mindre tillfredsställande särskilt ur synpunkten att erhålla kontroll å köparens behöriga fullgörande av skattskyldigheten beträffande bilen. Givetvis är denna erinran icke utan betydelse. De sakkunniga hade före förslaget framläggande ingående övervägt möjligheterna att ersätta denna anordning med något bättre och i samband därmed undersökt, huruvida icke tiden vore inne att föreskriva, att skatt skulle vara erlagd, då köparen toge vagnen i bruk för allmän trafik. På sätt de sakkunniga framhållit hade emellertid den korta tid, som stått dem till buds, icke medgivit en mera ingående utredning av med detta problem sammanhängande spörsmål. I avgivna yttranden hava nu såväl automobilklubben som automobilhandlareföreningen m. fl. upptagit till granskning denna av de sakkunniga framkastade tanke och därvid funnit sig böra tillstyrka en ändring i angiven riktning. Efter den ytterligare undersökning, som de sakkunniga haft tillfälle att företaga i ämnet, har i det slutliga förslaget upptagits bestämmelse om skattepliktens inträdande, så snart vagnen tages i bruk, samt om förbud mot vagnens nyttjande med ty åtföljande straffansvar, där ej skattskyldigheten fullgjorts, så ock om förbud för handlande att till köpare utlämna besiktnings skylt med mindre kvitto å erlagd skatt intill årets slut företetts honom. Till ytterligare förstärkande av tillförlitligheten av och kontrollen å typbesiktningsförfarandet i vad ankommer på automobilförsäljare har vidare intagits föreskrift därom, att registrering av automobil, som tillhör besiktigad typ och som icke förut registrerats, skall vägras, där ej säljare av bilen medelst påskrift å typintyget vitsordat, att densamma, så länge den varit i hans besittning, icke undergått någon förändring. Efter vidtagandet av dessa

ändringar lärer huvudinvändningen mot typbesiktningen i allt väsentligt förlorat sitt värde.

I fråga om tolkningen av ordet generalagent torde framställda erinringar icke böra föranleda någon åtgärd. Den språkliga innebörden av berörda ord lägger uppenbarligen icke något hinder i vägen för Kungl. Maj:t att meddela tillstånd till typbesiktning åt mer än en representant i landet för visst automobilmärke. Å andra sidan lär Kungl. Maj:t på en generalagent i författningens mening kunna uppställa sådana fordringar, att tillstånd till typbesiktning icke lämnas till så många representanter, att minskning av det auktoritativa värdet hos typintyget kan befaras.

De av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län gjorda påpekandena med avseende å typbesiktning för juridiska personer torde vinna beaktande av Kungl. Maj:t eller vederbörande myndighet vid tillstånds lämnande. Där- emot lär ifrågasatt översändande till länsstyrelserna av avskrifter av typbesiktningstillstånd m. m. näppeligen vara erforderligt. Nödig tillsyn att meddelade villkor m. m. för tillstånds begagnande och dessas iakttagande vid typintygets utfärdande torde lämpligen vinnas genom meddelande om föreskrift om att första exemplaret av typintyg skall förses med påskrift om intygets uppvisande och godkännande av vederbörande besiktningsmyndighet, vilken påskrift vid intygets mångfaldigande skall återgivas.

Framställd önskan om möjlighet till erhållande av typbesiktning jämväl i Norrköping har synts icke böra föranleda någon åtgärd. Erfarenhet torde först böra vinnas, om verkligt behov därav föreligger. Det må nämnas, att antalet första besiktningar i Stockholms stad och län, Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län utgjorde under år 1927 respektive 8,340, 3,375, 4,872, medan motsvarande antal för Östergötlands län var allenast 2,014, av vilka en betydande del utgjorde besiktningar av motorecyklar. Automobiltyper, som införas i Norrköping, torde undantagslöst inkomma jämväl till någon av rikets tre största städer, där således typbesiktning kan äga rum, eventuellt på uppdrag av representant bosatt i Norrköping, om så skulle anses önskvärt.

De sakkunnigas förslag i vad avser efterbesiktning har i stort icke givit anledning till några erinringar. Länsstyrelsen i Värmlands län har dock förordat, att jämväl lastbilar i privat bruk underkastas efterbesiktning, och länsstyrelsen i Kopparbergs län anser det önskvärt, att med hänsyn till de många olyckor, som beträffande motorfordon i privat bruk inträffa på grund av felaktiga broms- och styrinrättningar m. m., efterbesiktning av motorfordon i privat bruk återinföres. Länsstyrelsen i Jönköpings län håller åter före, att efterbesiktning utan olägenhet kan avskaffas, men finner dock försiktigheten möjligen bjuda, att verkningarna av den föreslagna flygande besiktningen avvaktas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hyser den meningen, att den flygande besiktningen må kunna ersätta efterbesiktning samt hänvisar i fråga om den närmare motiveringen för efterbesiktningens borttagande till herrar Enbloms och Norlanders reservation till 1920 års automobilsakkunnigas betänkande. Sveriges trafikbilägares riksförbund har förklarat sig icke vilja motsätta sig bibehållandet av obligatorisk efterbesiktning, om ock denna kontrollåtgärd icke synts uppvägas eller motsvaras av ett för trafiksäkerheten ökat nyttovärde, under förutsättning att minst ett år förflyter, innan ny periodisk efterbesiktning företages, samt att avgiften för besiktningen sänkes.

Angående lämpligheten utav den av de sakkunniga föreslagna jämkningen i tiden för efterbesiktning — sist inom ett år efter närmast föregående

Efterbesiktning.

besiktning — har länsstyrelsen i Blekinge län såtillvida hyst tvekan, som det syns länsstyrelsen ändamålsenligast att kontrollen hos länsstyrelsen över fullgjord efterbesiktningsskyldighet för tids besparande och större säkerhets vinnande skedde i ett sammanhang beträffande alla besiktningspliktiga fordon. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har avstyrkt ändringen, då densamma ansetts komma att medföra ej eftersträfvansvärd bötfällning och kan innebära en minskning av tiden mellan efterbesiktningarna.

De sakkunniga.

De sakkunniga hava ansett framställda erinringar icke böra föranleda ändring i de sakkunnigas förslag.

Flygande besiktning.

Den föreslagna s. k. flygande besiktningen har tillstyrkts av flertalet myndigheter och organisationer, därvid framhållits, att blotta medvetandet om att sådan besiktning när som helst kunde företagas torde bibringa ägare av motorfordon insikt om nödvändigheten av att hava sitt fordon i för trafiken betryggande skick, samt att erfarenheten finge giva vid handen, huruvida och i vad mån denna form av besiktning vore förtjänt av att vidare utvecklas. Några av de hörda myndigheterna hava ansett, att besiktningsmännens befogenhet att verkställa undersökning borde redan nu göras mera omfattande än vad de sakkunniga föreslagit, medan ett par uttalat sig i motsatt riktning. Till förra gruppen höra polismästaren i Stockholm, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Kopparbergs län ävensom besiktningsmännens förening, som ansett, att besiktningsmans befogenhet att undersöka automobil icke bör inskränkas på sätt skett. Enligt polismästarens och föreningens mening bör undersökning kunna företagas när som helst och enligt berörda länsstyrelserns uppfattning, så snart fara för trafiksäkerheten är för handen, ändock att den icke är uppenbar. Länsstyrelserna i Stockholms och Älvsborgs län förorda däremot snarast en begränsning av den flygande besiktningen. Förstnämnda länsstyrelse ställer sig sålunda betänksam mot en utveckling av denna besiktningsform till en allmän inspektion av hela fordonsbeståndet, särskilt i vad den skulle omfatta fordon i privat bruk. Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser, att den flygande besiktningen bör begränsas till trafikbilar, samt framhåller såsom skäl härför, att omfattningen av det material, som komme att bliva föremål för flertalet besiktningsmäns tillsyn, vore så pass stort, att den flygande besiktningen bleve en relativt sällsynt företeelse. Den komme därför knappast att fostra bilägaren till ständig tillsyn av sin vagns trafikvärdighet. Stode åter antalet vagnar i god proportion till uppsiktsmyndighetens förmåga att medhinna en verksam kontroll, kunde ej förnekas, att den flygande besiktningen vore värdefull. Länsstyrelsen i Södermanlands län förordar, att besiktningsman utfärdar bevis om verkställd flygande besiktning, vilket borde gälla ett kvartal eller halvår, under vilken tid ny dylik besiktning ej finge äga rum. Kopia av bevisen skulle insändas till länsstyrelsen, som härigenom erhöile kontroll över besiktningen. Av länsstyrelse föranstaltad fordonsinspektion borde begränsas till en tid av 30 dagar per år. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser den flygande besiktningen hava väsentliga fördelar framför den periodiska, och tillstyrker densamma under förutsättning, att all annan efterbesiktning upphör.

Sveriges trafikbilägares riksförbund tager bestämt avstånd från den flygande besiktningen under förmenande, att med denna endast skapas ännu en för den yrkesmässiga trafiken tyngande pålaga utan motsvarande reellt värde, i all synnerhet som denna besiktningsform från en mindre omdömesgill persons sida skulle kunna tänkas leda till rena trakasserier. Jämväl Västra Sveriges omnibusägareförening avstyrker den flygande besiktningen och

framhåller därvid, att besiktningsmannens verksamhet bör omfatta endast en rent teknisk undersökning av motorfordonen och deras förarens lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt.

På sätt de sakkunniga framhållit läser det vara angeläget, att man på detta nya område framgår med stor varsamhet. På grund härav torde det icke vara önskvärt, att den flygande besiktningen gives vidsträcktare omfattning än de sakkunniga föreslagit. Men å andra sidan kan det ej heller vara gagneligt, att den så begränsas, att dess praktiska värde över huvud taget kan ifrågasättas eller i allt fall att tillförlitlig erfarenhet om dess inneboende möjligheter till effektivitet och höjande av ansvars känslan för fordonens trafikduglighet icke kan vinnas. Särskilt värdefull lär den flygande besiktningen kunna bli beträffande lastautomobiler i privat bruk, vadan en inskränkning av densamma till den yrkesmässiga trafiken icke är att förorda.

De sakkunniga.

Den föreslagna inskränkningen i allmänhetens rätt att för erhållande av körkort vända sig till den besiktningsman inom länet, sökande själv önskar, har tillstyrkts av samtliga myndigheter m. fl., av automobilklubben dock under förutsättning, att allmänheten icke därigenom förorsakas svårigheter och onödig omgång. Från flera håll har emellertid framhållits, att påvisandet av allenast »olägenhet» att pröva inför mantalskrivningsdistriktets besiktningsman icke borde medföra rätt för vederbörande att vända sig till utbildningsdistriktets besiktningsman. Olägenheten måste vara »avsevärd» eller »betydande» eller ock borde närmare angivas, i vilka särskilda fall elev vore berättigad att undergå prövning inför utbildningsdistriktets besiktningsman. Sådant medgivande borde kunna lämnas, om elev inom distriktet innehade tjänstebefattning eller fast arbetsanställning eller genomginge lärokurs vid offentlig läroanstalt eller eljest under längre sammanhängande tid uppehölle sig därstädes. Ett par länsstyrelser föreslå, att vederbörande länsstyrelse prövar giltigheten av anförda skäl för undergående av prövning inför utbildningsdistriktets besiktningsman. Länsstyrelsen i Norrbottens län har däremot ansett, att obetingad rätt borde medgivas till val mellan besiktningsmannen i hemorten och utbildningsorten. Länsstyrelsen i Stockholms län har påpekat, att det ur bekvämlighetssynpunkt måtte tillåtas, att körkortsprov finge avläggas inför besiktningsman i Stockholms stad även av personer, som vore mantalsskrivna i den del av länet, som icke tillhörde besiktningsmyndighetens i Stockholm tjänstgöringsområde.

Friheten i valet av besiktningsman.

Vad angår de sakkunnigas förslag, att efterbesiktning skall verkställas av besiktningsman inom det distrikt, varest bilen har sin hemort, har mot detsamma icke rests någon invändning. Dock har en länsstyrelse ifrågasatt, huruvida icke den jämkning i nämnda regel borde ske, att automobil, som användes i linjetrafik utom distriktet, finge uppvisas för besiktningsman inom det distrikt, där den huvudsakligen användes. Två länsstyrelser hava satt ifråga, att jämväl första besiktning av fordon, som insättas i yrkesmässig trafik, skulle ske inför besiktningsman i hemorten.

Att uttömmande angiva när elev skall få pröva inför besiktningsman i utbildningsorten läser knappast vara möjligt. Ej heller synes det ändamålsenligt att låta underställa frågan om valfrihet länsstyrelses prövning. De sakkunniga hava i anslutning till vad de flesta myndigheterna anført i sitt slutliga förslag utbytt »olägenhet» mot »synnerlig olägenhet». Det av länsstyrelsen i Stockholms län gjorda påpekande i fråga om avläggande av körkortsprov inför besiktningsmyndighet i Stockholm har syntts svårigen kunna föranleda en reglering särskilt för nämnda stads vidkommande, medan å

De sakkunniga.

andra sidan en mera generell bestämmelse av antydd art skulle kunna medföra icke önskvärda konsekvenser. Vid sådant förhållande ha de sakkunniga trots sig kunna stanna vid ett uttalande, att vid prövning av frågan om förefintligheten av olägenhet de i närheten av en större stad rådande säregna förhållanden torde särskilt böra beaktas.

*Besiktnings-
mannaorgani-
sationen.*

Mot ett av de sakkunniga gjort uttalande, att det uppenbarligen icke finnes någon anledning att vid minskning av besiktningsmännens göromål ställa sig på en annan ståndpunkt, än att besiktningsmannatjänsterna i allmänhet alltjämt böra organiseras såsom bisysslor hava framställts invändningar från flera håll, huvudsakligen gående ut på att tjänsterna principiellt böra inrättas såsom huvudsysslor men med rätt för vederbörande att kunna ägna sig åt andra göromål. Såsom skäl härför har främst framhållits, att den, som så gott som odelat får ägna sig åt tjänsten, har möjlighet att å densamma nedlägga ett kraftigare och mera målmedvetet arbete än den, som kan för uppdraget använda allenast de stunder, som bleve övriga från annan huvudsaklig syssla. Det vore ock lättare att till tjänsterna erhålla lämpliga och fullt kvalificerade personer, om befattningarna organiserades såsom huvudsysslor, än om de skulle innehavas allenast såsom bihang till annan viktigare tjänst. Det vore till fördel jämväl för allmänheten, om besiktningsmännen kunde ägna större delen av sin tid och huvudsakliga intresse åt besiktningsmannaskapet. En utredning i riktning mot befattningens anordnande såsom huvudsyssla vore ock naturlig med hänsyn till det alltjämt växande fordonsbeståndet.

Polismästaren i Stockholm ifrågasätter en differentiering av besiktningsgöromålen med hänsyn till deras olika art och beskaffenhet med beaktande bland annat av möjligheten att undvika användning av överkvalificerad arbetskraft. För den skull borde tagas i övervägande, huruvida icke det tidsödande arbete, som åtgår till förhör och körprov, till stor del skulle kunna skötas av assistenter under besiktningsmans inseeende.

De sakkunnigas förslag om distriktsindelning och besiktningsmännens sammanförande å vissa orter till besiktningsmyndighet har vunnit enstämmigt gillande såsom ägnat att giva större enhetlighet och stadga åt besiktningsmannainstitutionen. Länsstyrelsen i Örebro län förordar i detta sammanhang, att i ett besiktningsdistrikt må även utan att särskild besiktningsmyndighet inrättas kunna anställas flera besiktningsmän med den arbetsfördelning dem emellan, som kan varda av vederbörande länsstyrelse bestämd.

De sakkunnigas förslag, att gällande förbud för besiktningsman att bedriva tillverkning av eller handel med motorfordon skulle utsträckas att omfatta jämväl reparation och försäkring av sådana fordon, har framkallat erinringar från tre länsstyrelser, därvid två riktat sig mot förbudets utsträckande till reparationsverksamhet och den tredje i vad förbudet föreslagits skola omfatta försäkring. Såsom skäl emot förslaget har framhållits, att detsamma kan komma att visa sig hinderligt vid rekrytering av lämpliga besiktningsmän, varjämte påpekats, att bland reparatörer av motorfordon finnas många dugliga motormän, som i andra avseenden äro väl skickade att mottaga uppdrag som besiktningsmän.

Frågan om tillsättandet av en besiktningsmännens chefsmyndighet har varit föremål för yttrande från ett par håll. Länsstyrelsen i Uppsala län anser, att därest förslaget, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall hava sin uppmärksamhet å automobilbesiktningsverksamheten, ej genomföres, andra åtgärder för samma ändamål synas böra vidtagas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen håller före, att enhetlighet och likformighet icke torde vinnas

utan en överinstans, samt att tillkomsten av en chefsmyndighet måste anses bliva ett tillskott av betydande värde samt giva åt besiktningsmannainstitutionen den styrka, som erfordras med hänsyn till den numera betydande trafiken med motorfordon. Vare sig vägväsendet omorganiseras på sätt 1927 års sakkunniga föreslagit eller på annat sätt, torde vägingenjörernas arbete bliva så omfattande och krävande, att de knappast kunna belastas med det ytterligare arbete, som en anknytning till besiktningsväsendet skulle innebära, även om vägingenjören, vilket näppeligen ofta torde bliva fallet, skulle äga nödig maskinteknisk kompetens. Då vägingenjörerna enligt förslaget till antalet skulle bliva 23 stycken, skulle icke heller den önskade enhetligheten och likformigheten vinnas på denna väg. Länsstyrelsen i Stockholms län har uttalat tvivel om lämpligheten av att besiktningsväsendet anknöptes till de föreslagna vägingenjörerna. För länets del har det synts naturligare, att föreståndaren för besiktningsmyndigheten i Stockholm efter länsstyrelsens direktiv fungerade som dess organ för uppsikt över de lokala besiktningsmännen.

Med sitt uttalande om att besiktningsmannatjänsten i allmänhet bör organiseras såsom bisyssla hava de sakkunniga givetvis endast avsett att utsäga, att i den mån tjänsten med hänsyn till arbetets omfattning m. m. kan behörigen fullgöras vid sidan av annan huvudsakligare syssla, densamma bör anordnas efter denna sin natur. För den åter, vilkens tid till väsentlig del tages i anspråk av uppdraget, har tjänsten uppenbarligen karaktär av huvudsyssla och bör såsom sådan avlönas. De sakkunniga hava ock vid avvägandet av lönerna sökt att i görligaste mån anpassa dem efter den tid och det arbete, som befattningens fullgörande väntas kräva. Däremot hava de sakkunniga icke kunnat biträda den mening, att lönerna skulle utmätas så, att besiktningsmännen därav alltid hade sin skäliga utkomst oberoende av omfattningen av det dem åliggande arbetet.

Syftet med det av länsstyrelsen i Örebro län framställda önskemålet om bibehållande av befogenhet för länsstyrelse att bestämma viss arbetsfördelning mellan flera besiktningsmän å samma ort torde i någon mån tillgodoses med de sakkunnigas förslag om rätt för länsstyrelse att uppdraga åt särskild besiktningsman att inom länet eller del därav förrätta körskoletillsyn och fordonsinspektion samt viss uppsikt över den yrkesmässiga trafiken. Lämpligheten av en allt för långt gående arbetsfördelning kan ifrågasättas och låter sig i allt fall svårigen förena med det föreslagna lönesystemet. För allmänheten torde ock upprättande av besiktningsmyndighet vara fördelaktigare än en anordning med två besiktningsmän å samma ort med noggrant från varandra avgränsade arbetsuppgifter.

Det av de sakkunniga föreslagna avlöningssystemet med dels fasta arvoden och dels viss andel i inflytande besiktnings- och andra förrättningsavgifter har i princip godkänts av flertalet länsstyrelser samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, besiktningsmännens förening m. fl. Några länsstyrelser äro emellertid av avvikande mening. Länsstyrelsen i Älvsborgs län håller sålunda före, att med de sakkunnigas förslag den sannolika utvecklingen komme att leda till höjda fasta arvoden och bortfallande så småningom av de besiktningsman tillerkända avgifterna såsom anstötliga sportler. Man vore då framme vid en ny fast statlig tjänstemannakår. I allt fall gäves med förslagets förverkligande ett gott handtag åt en sådan utveckling. Den ställning, som grundavlöning förmenades skänka, gäve redan anledning till framställningar därom, att staten skulle bekosta alla besiktningsmännens kontorskostnader och kontorsutensilier. Avlöningssystemet

De sakkunniga.

Avlöningssystemet.

bleve tillika krångligare än det nuvarande. Den påtalade otrygghet, som kunde finnas i besiktningsmännens ställning, vore ej beroende av det nuvarande avlöningsystemet utan av de kortfristiga förordnandena, som när som helst kunde indragas, och möjligheten av intrång från andra besiktningsmäns sida i det beräknade arbetsområdet. En försiktig jämkning av förrättningstaxan skulle kunna ge, med besparing av mycken omgång och besvär, ett fullt ut lika tillfredsställande lönesystem som det av de sakkunniga föreslagna. Länsstyrelsen i Kristianstads län anför, att fast arvode ofta brukar vara första steget till nya tjänster. Ehuru det icke kunde förnekas, att vissa anordningar i den föreslagna organisationen kanske motverkade en utveckling till skapande av en statstjänstemannakår, kunde dock utvecklingen så småningom komma att gå i denna riktning. Länsstyrelsen i Södermanlands län yttrar, att då tjänsterna borde bibehållas såsom bisysslor, ett avlöningsystem med fasta avgifter ej vore påkallat. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län åter företräder en rakt motsatt uppfattning och anser en löneform med uteslutande fast arvode vara att föredraga. Genom den föreslagna distriktsindelningen samt ytterligare begränsning av valfriheten i fråga om besiktningsman vid prov för erhållande av körkort skulle visserligen olägenheterna av ett avlöningsystem, som delvis byggde på ersättning för varje förrättning, minskas. Helt undanröjda bleve de dock icke, särskilt som grundarvudet skulle bliva den mindre delen av besiktningsmannens inkomster av uppdraget. Ett lönesystem med endast fasta arvoden kunde icke anses medföra, att besiktningsmännen bleve fastare knutna till statstjänsten än vid det av de sakkunniga förordade systemet. Polismästaren i Stockholm ifrågasätter, huruvida icke avsevärda fördelar skulle kunna vinnas, om besiktningsmännen erhöles fastare ställning såsom verkliga tjänstemän, vilken fråga hade betydelse även ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till rekryteringen. Statskontoret har intet att erinra mot lönesystemets anordnande med fasta arvoden men anser dock, att de föreslagna maximi- och minimibeloppen möjligen böra sänkas. En reservant inom ämbetsverket framhåller, att anordningen med grundarvode medför, att besiktningsmännen införslivas med statsförvaltningen, en konsekvens som i och för sig måste mana till betänksamhet, då det är fråga om en kår, som omfattar 80 personer, samt gör vidare gällande, att nuvarande ordning för gäldande av ersättning till besiktningsmännen är enklare och billigare, varför det rådande systemet med sänkta gränobelopp förordas.

I anledning av den avvägning av besiktningsmännens löner, som de sakkunniga ifrågasatt, hava åtskilliga hävdadt den meningen, att lönerna vore allt för knappt tillmätta, särskilt som inflytande avgifter för besiktningar m. m. lämnade tillgång till en rikligare avlöning och besiktningsväsendet icke borde utnyttjas som skattekälla. Det har framhållits, att det vore av synnerlig vikt, att besiktningsmännens ersättning icke så begränsades, att det mötte svårigheter att till befattningarna erhålla personer med tillräcklig utbildning och kvalifikationer i övrigt. Besiktningsmannens ställning vore förenad med sådant ansvar och även sådan personlig risk, att den väl motiverade en ganska hög ersättning. Härtill komme det osäkra i befattningen, vilken ju endast tillsattes på vissa år i sänder och utan rätt till pension. Avlöningarna vore icke nettoinkomster. Besiktningsmännen hade att svara för kontorshyra, porto, telefon, skrivmateriel, blanketter, hållande av automobil o. s. v. Åtskilliga besiktningsmän hade utövat sysslan som huvudsyssla. För dem måste en reducering ända intill hälften kännas mindre rättvis. Några länsstyrelser hava direkt uttalat sig angående storleken av de samman-

lagda löneförmåner, som skäligen borde tillkomma besiktningsman. Länsstyrelsen i Örebro län håller sålunda före, att en inkomst av 16,000 kronor och i särskilda fall även något däröver icke kan anses oskäligen för en väl kvalificerad och av sin tjänst fullt upptagen besiktningsman. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser, att såsom skäligen kan betecknas en inkomst å 12,200 kronor för föreståndaren vid besiktningsmyndigheten i Malmö, å 11,600 kronor för en var av de övriga besiktningsmännen därstädes och å 11,000 kronor för besiktningsmannen i Hälsingborg, varjämte böra till ersättning av statsverket ifrågakomma kostnadsbelopp, som avse hyra för kontorslokal, skrivbiträde och skrivmaterialier. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som enligt vad ovan nämnts anser besiktningsmännens löner böra utgå allenast med fasta arvoden, föreslår för länet — utöver ifrågasatta arvoden för körskoletillsyn och fordonsinspektion — följande arvoden, nämligen för besiktningsmännen i Göteborg 15,000 kronor, med 600 kronors tillägg för besiktningsmyndighetens föreståndare, samt för besiktningsmannen i Uddevalla 8,500 kronor. Härtill skulle komma kontorskostnadsbidrag motsvarande hälften av den av länsstyrelsen prövade och godkända kostnaden, dock högst 2,500 kronor. Länsstyrelsen i Gotlands län anser en avlöning av 9,800 kronor ej för hög. Enligt länsstyrelsens i Södermanlands län kan ett belopp av 6,000 kronor ej anses såsom oskäligt låg ersättning.

Ett par länsstyrelser hava ifrågasatt lämpligheten av att fixera grundarvudet för hel fyraårsperiod. Besiktningsmännens förening har påpekat, att om antalet besiktningsmän inom visst län ökades under en fyraårsperiod, grundarvudet borde höjas för den besiktningsman, vars tjänstgöringsdistrikt bleve föremål för delning. Lönestaten skulle eljest kullkastas fullständigt.

Mot de sakkunnigas i utkastet framlagda förslag om särskilda arvoden för körskoletillsyn och fordonsinspektion hava i allmänhet inga erinringar framställts. Länsstyrelsen i Södermanlands län påpekar dock i detta sammanhang, att tillsynen över körskola är av mycket ringa värde. På ett par håll har gjorts gällande, att de föreslagna maximibeloppen respektive 1,000 kronor och 500 kronor vore alldeles för låga, därest tillsyn skulle utövas med den effektivitet, de sakkunniga förutsätta. Länsstyrelsen i Gotlands län ifrågasätter, utan att dock framställa något förslag därom, huruvida icke för fordonsinspektionens utövande lämpligt fordon på det allmännas bekostnad borde ställas till besiktningsmans förfogande. Härigenom skulle effektiviteten av denna besiktningsverksamhet ytterligare ökas.

En länsstyrelse finner av de sakkunniga i utkastet föreslagen skyldighet för besiktningsman att under tjänstledighet avstå grundarvode mindre tilltalande. Riksräkenskapsverket ifrågasätter, huruvida icke besiktningsman skäligen bör under ledighet, som han åtnjuter på grund av styrkt sjukdom, få bibehålla viss mindre del, exempelvis en tredjedel av grundarvudet. Återstående två tredjedelar av arvudet borde då utgå till vikarien, vilken därjämte — såsom av de sakkunniga föreslagits — skulle äga uppbära den besiktningsman tillkommande andel i förrättningsavgifterna. Även annan vikarie borde uppbära ersättning efter samma grunder. I händelse vikarie icke skulle behöva förordnas, torde den del av den tjänstledige besiktningsmannens arvode, som belöpte å tiden för ledigheten och som han vore skyldig avstå, besparas statsverket.

Besiktningsmännens förening anser, att ersättning för vissa ofrånkomliga utgifter borde utgå till samtliga besiktningsmän. Jämväl länsstyrelsen i

Östergötlands län finner besiktningsmännens krav på bidrag till kontorskostnader beaktansvärt.

De sakkunniga.

På sätt framgår av de avgivna yttrandena gå meningarna alltjämt isär angående lämpligheten av införandet av fasta arvoden. Det stora flertalet av de hörda myndigheterna hava dock givit sin anslutning härtill och en länsstyrelse har gått längre samt förordat övergång till enbart fasta arvoden. Enligt de sakkunnigas mening torde befarade olägenheter av det föreslagna lönesystemet vara överskattade. Fördelarna med detsamma synas dock påtagliga. Det lär väl nu knappast kunna förnekas, att de betydande avgifter för besiktningsväsendet m. m., som influtit, skulle ha kommit till bättre användning, därest de tagits i anspråk för en fullt rationell, låt vara riklig, avlöning till besiktningsmannakåren samt överskottet utnyttjats för ernående av större effektivitet i besiktningsväsendet eller för främjande över huvud taget av en bättre trafikultur vare sig på fordons- eller förarmaterielens område. I den mån åter medel för sistnämnda ändamål icke erfordrats, hade en sänkning av besiktningsavgifterna både kunnat och bort ske. De sakkunnigas förslag i denna del är med andra ord närmast att betrakta såsom en åtgärd i syfte att, sedan allmänhetens kostnader för besiktning nedbragts med bortåt en tredjedel, av inflytande avgifter utvinna bästa möjliga resultat. Lönesystemet utgör dessutom ett nära nog oundgängligt led i de framlagda förslagen om typbesiktning, flygande besiktning samt fordons- och körskoleinspektion.

Vid bedömandet av de föreslagna löneförmånernas storlek hava de hörda myndigheterna m. fl. föga beaktat, att en ej oväsentlig stegring i desamma inträder med fordonsbeståndets tillväxt. Denna stegring utgör under år 1927 i förhållande till 1926 års fordonsbestånd, varmed de sakkunniga i sitt preliminära förslag räknat, i genomsnitt cirka 10 procent. Även om en stegring i denna omfattning icke kan påräknas under de kommande åren, därest förslaget om typbesiktning genomföres, lär den dock ej bliva betydelselös. Vid sådant förhållande hava de sakkunniga ansett det riktigast att så anpassa grunderna för löneförmånernas beräkning, att desamma icke strax skola behöva ändras. På det att emellertid nedskärningen icke skall bliva alltför kännbar under övergången, hava de sakkunniga ansett sig böra tillstyrka, att besiktningsmans andel i de huvudsakligaste förräkningsavgifterna, nämligen förarprövningar, under det första året höjes från ursprungligen föreslagna 40 till minst 50 procent, innebärande en höjning av löneförmånerna av i medeltal cirka 6 procent.

I det slutliga förslaget hava de sakkunniga förordat vissa andra jämkningar i löneplanen, huvudsakligen föranledda av det under år 1927 väsentligt ökade fordonsbeståndet. Sålunda har grundarvodet ansetts böra undergå följande ändringar. Minimum har sänkts till 900 kronor. Maximum till besiktningsmännen i Stockholm, Göteborg och Malmö har satts till samma belopp som för övriga besiktningsmän i riket eller 4,800 kronor. Det särskilda arvodet för föreståndare för besiktningsmyndighet — för föreståndaren i Stockholm med något sänkt belopp — har föreslagits skola ingå i grundarvodet, vars maximum för dessa besiktningsmän höjts med motsvarande belopp. Arvodena för körskoletillsyn och fordonsinspektion hava ansetts kunna lämpligen sammanföras till ett enda arvode, inspektionsarvode, och i samband därmed något höjts, därvid dock det ursprungliga maximibeloppet 1,500 kronor per besiktningsman bibehållits.

De sakkunniga hava upptagit riksräkenskapsverkets förslag att låta besiktningsmannen under semester och ledighet på grund av styrkt sjukdom

bibehålla en tredjedel av grundarvodet. Däremot har besiktningsman ansetts icke behöva avstå någon del av grundarvodet i de få fall, då vikarie kan antagas icke erfordras.

Rätten till kontorskostnadsbidrag har ansetts böra i någon mån utvidgas.

Den av de sakkunniga i utkastet föreslagna förrättningstaxan har av de flesta myndigheterna lämnats utan erinran. Vissa detaljanmärkningar hava dock framställts. De föreslagna avgifterna för typbesiktning, för automobil 200 kronor och för motoreykel 100 kronor, hava sålunda på vissa håll ansetts för höga. Riksräkenskapsverket, automobilklubben och automobilhandlarenföreningen förorda, att taxan fastställes till 100 respektive 50 kronor. Länsstyrelsen i Jämtlands län anser, att i utkastet föreslagen ersättning för första besiktning och efterbesiktning av omnibus, 20 kronor, synes väl låg med hänsyn till den synnerligen stora betydelsen ur säkerhetssynpunkt av att dessa besiktningar företagas med synnerlig stor omsorg. Västra Sveriges omnibusägareförening finner avgiften för första besiktning av omnibus skälig, under förutsättning att särskild avgift ej får uttagas för de övriga specialbesiktningar, vederbörande myndighet kan komma att föreskriva såsom villkor för fordonens godkännande för trafik, men anser ersättningen för efterbesiktning icke böra överstiga 10 kronor. Stockholms droskägareförening finner, att mindre avgift bör utgå för efterbesiktning än för första besiktning och förordar en nedsättning av 10 kronor. Utkastets bestämmelser om särskild ersättning för lämplighetsintyg i samband med ny besiktning avstyrkes av föreningen.

*Förrättnings-
taxa.*

Länsstyrelsen i Örebro län håller före, att då föreskrifterna om förrättningsavgifter äro av synnerlig betydelse för besiktningsmännen och deras ställning, hithörande bestämmelser böra alltjämt intagas i motorfordonsförordningen.

På det att automobilhandlare må finna det med sin fördel förenligt att anlita typbesiktning även för serievagnar, som säljas i jämförelsevis litet antal, föreslå de sakkunniga, att typbesiktningsavgiften bestämmes till 100 kronor för automobil och 50 kronor för motoreykel. Vidare har avgift för undersökning för automobils lämplighet i yrkesmässig trafik ansetts böra ifrågakomma allenast, där undersökningen företages utan samband med besiktningen.

*De sakkun-
niga.*

I fråga om redovisning av uppburna förrättningsavgifter har statskontoret framhållit, att det ur kontrollsynpunkt torde vara fördelaktigt att, såsom jämväl av de sakkunniga avsetts, besiktningsmannen med särskilt avgiftsmärke redovisade staten tillkommande andel av förrättningsavgifterna enligt taxan samt att han å vederbörande instrument och intyg därjämte antecknade det belopp, som enligt taxan skulle utgå direkt till förrättningsmannen. Vidare har statskontoret upptagit frågan om redovisningen i riksstaten av de statsverket tillkommande avgifterna för besiktning m. m. ävensom utgifterna för ersättning m. m. till besiktningsmän. Jämväl riksräkenskapsverket har i sitt yttrande ingående berört besiktningsmännens redovisning av besiktningsavgifterna och dessas upptagande i riksstaten samt därvid framfört synpunkter, i principiella delar överensstämmande med de av statskontoret anförda.

*Medels-
redovisning.*

Vad av statskontoret och riksräkenskapsverket härutinnan anförts har i stort sett vunnit beaktande vid det slutliga utformandet av de sakkunnigas förslag.

Mot de sakkunnigas förslag att bestämmelserna om typbesiktning skulle vinna tillämpning från och med den 1 oktober 1928 samt övriga författ-

*Ikraftträ-
dande.*

ningsändringar från och med den 1 januari 1929 hava icke framställts andra erinringar, än att ett par länsstyrelser ävensom besiktningsmännens förening förordat, att jämväl föreskrifterna om typbesiktning sattes i kraft först den 1 januari 1929.

De sakkunniga hava funnit skäl föreligga för en jämkning i tiden för typbesiktnings införande i huvudsaklig anslutning till yrkandena.

Speciell anmärkning.

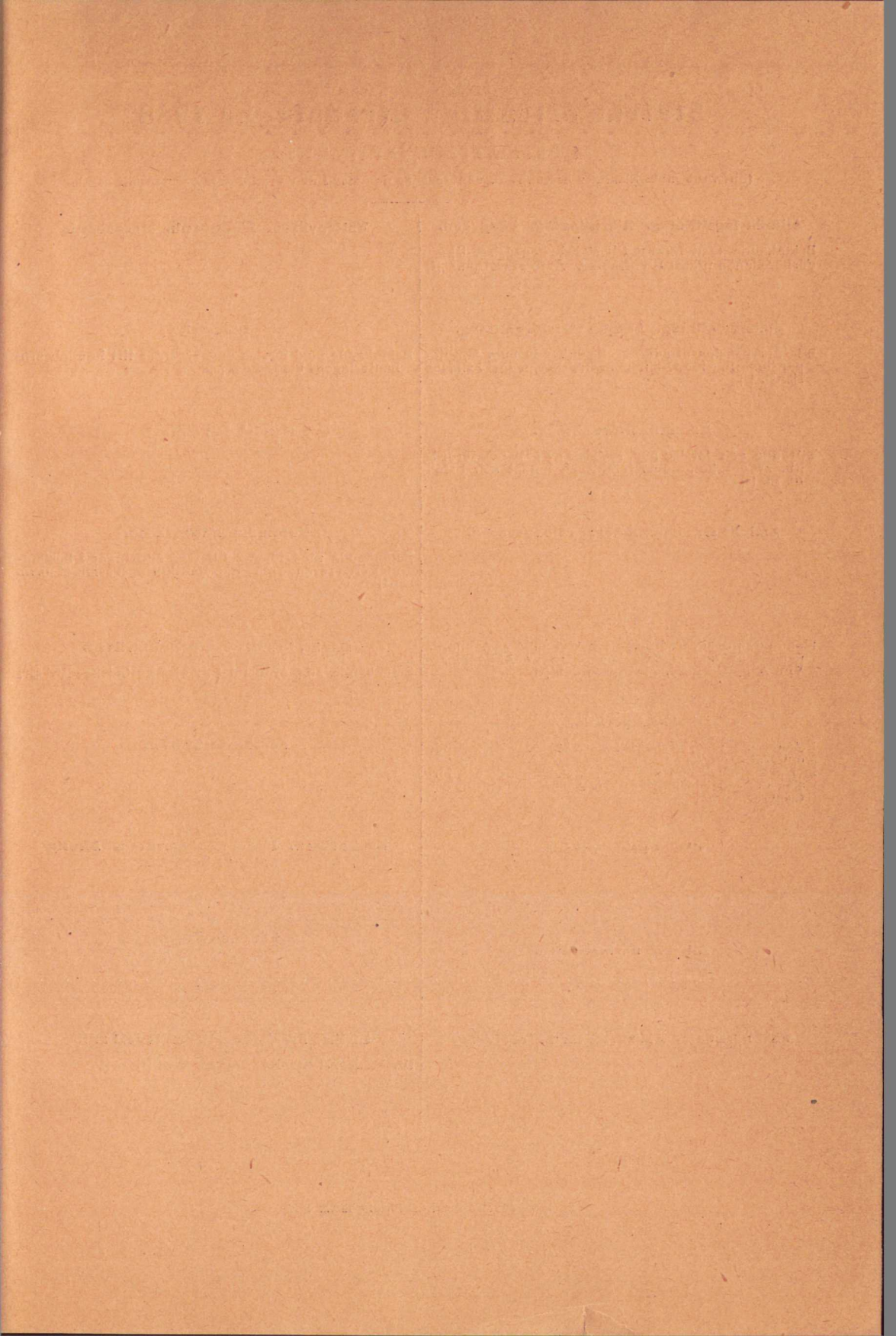
Arméförvaltningens artilleri-, fortifikations- och intendentsdepartement hava framlagt tvänne alternativa förslag till ändring av de sakkunnigas utkast. I det ena av dessa förslag hava de föreskrifter, som av ämbetsverket anses erforderliga för militära förhållanden, avseende å såväl besiktnings- som registrerings- och körkortsväsendet m. m. Det andra förslaget är utarbetat under förutsättning att de sakkunnigas förslag utfärdas i huvudsakligen oförändrad omfattning samt att de för de militära förhållandena erforderliga föreskrifterna utfärdas av Kungl. Maj:t i särskild författning.

De sakkunniga.

De sakkunniga, som icke haft tillfälle att i sak ingå på ett bedömande av de framlagda förslagen, hysa den meningen, att Kungl. Maj:t redan nu jämlikt § 56 andra stycket motorfordonsförordningen äger meddela bestämmelser om undantag från densamma, i allt fall i vad avser besiktningsväsendet.

Detalj-anmärkningar.

I de avgivna utlåtandena hava på olika punkter framställts vissa detalj-anmärkningar av mindre betydelse, vilka delvis vunnit beaktande.



Statens offentliga utredningar 1928

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till stadsbyggnadslag. [5]
Förberedande utkast till strafflag. Ämbetsbrotten. [7]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1926 års pensionsutredning. Betänkande ang. familjepensionering för viss icke-ordinarie personal i statens tjänst. [3]

Kommunalförvaltning.

Yttrande och förslag ang. revision av gällande förordningar om kommunalstyrelse på landet och i stad m. m. [2]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Monopolkontrollutredningens betänkande ang. anordnandet av den statliga kontrollen av Aktiebolaget Vin- & Spritcentralens verksamhet. [4]

Socialpolitik.

Betänkande med förslag till vissa åtgärder beträffande emigrationen. [8]
1926 års arbetslöshetssakkunniga. Betänkande och förslag ang. arbetslöshetsförsäkring, arbetsförmedling och reservarbeten. [9]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med blnäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Betänkande med förslag ang. åtgärder till handelsjärnhanteringens stödjande. [6]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande automobilbesiktningssväsendet m. m. [11]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande ang. ordnandet av viss bostadskredit. [10]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Utrikesdepartementets organisation. [1]