

# BETÆNKNING

ANGÅENDE

## rationalisering af ordningen med hensyn til de i færdselsloven omhandlede undersøgelser og prøver

AFGIVET AF DET AF  
JUSTITSMINISTERIET DEN 7. DECEMBER 1955  
NEDSATTE UDVALG

BETÆNKNING NR. 195

1958



## INDHOLDSFORTEGNELSE

I. Udvalgets nedsættelse .....	5
II. Den nuværende motorsagkyndiginstitution og dens opgaver:	
A. Indledning .....	7
B. De motorsagkyndiges opgaver:	
1. Eftersyn .....	8
2. Førerprøver .....	11
III. Forholdene i andre lande:	
1. Sverige .....	13
2. Norge .....	15
3. Finland .....	15
4. Belgien .....	15
5. Holland .....	15
6. Schweiz .....	16
7. Vesttyskland .....	16
IV. Hvilke krav må der stilles til de sagkyndiges uddannelse:	
A. Eftersyn .....	18
B. Førerprøver .....	20
V. Den administrative opbygning:	
A. De lokale myndigheder .....	22
B. Den overordnede myndighed. Spørgsmålet om oprettelse af en teknisk centralledelse .....	36
VI. Inddragelse af nye opgaver under motorsagkyndiginstitutionen:	
A. Undersøgelse af færdselsuheldenes årsager .....	42
B. Periodiske eftersyn af last- og varemotorkøretøjer .....	50
C. Udvidelse af færdselspatruljeringen .....	56
VII. Uddannelsen:	
A. Den hidtil gældende ordning .....	60
B. Udvalgets forslag .....	60
1. Motorsagkyndige .....	61
2. Mekanikere .....	62
3. Polititjenestemænd .....	63
VIII. Detaillerne i den administrative opbygning af lokale instanser og central- ledelse:	
A. Førerprøver .....	65
B. Eftersyn .....	66
C. Centralledelsen .....	68
D. Overgangsordningen .....	70

IX. Økonomisk oversigt .....	72
A. Arbejdets omfang:	
1. Eftersyn .....	72
2. Førerprøver .....	75
B. Personalets størrelse .....	75
C. Forventede udgifter til løn .....	78
D. Andre udgifter .....	79
X. Tilvejebringelse af tekniske hjælpemidler for de motorsagkyndige .....	82

## I.

### Udvalgets nedsættelse.

Ved skrivelse af 7. december 1955 nedsatte justitsministeriet et udvalg med den opgave at overveje en rationalisering af ordningen med hensyn til foretagelsen af de i færdselsloven omhandlede undersøgelser og prøver og herunder tage stilling til, hvilke faglige kvalifikationer der bør kræves til de forskellige grene af arbejdet.

Til medlemmer af udvalget beskikkedes:

Politiinspektør hos rigspolitichefen Povl Brondt,  
kontorchef i justitsministeriet Mogens Grau, formand,  
politiinspektør i Københavns politi E. Groes-Petersen,  
direktør, cand. jur. & polyt. Ove Guldberg, Dansk Ingeniørforening,  
direktør, ingeniør Aage H. Larsen, Ingeniørsammenslutningen,  
politimester Poul Stavnstrup, Frederiksberg,  
justitsministeriets motorsagkyndige, ingeniør P. Vestergaard, Thisted, og  
lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, civilingeniør Jørgen Voltelen.

Som sekretær for udvalget beskikkedes sekretær i justitsministeriet Ole Agersnap.

I august 1956 udtrådte direktør Aage H. Larsen efter eget ønske af udvalget, og justitsministeriet beskikkede i stedet ved skrivelse af 22. august 1956 ingeniør H. C. Larsen, Lyngby, som medlem af udvalget.

Udvalget har holdt 32 møder.

Som resultat af udvalgets arbejde foreligger denne betænkning.

*København i februar 1958.*

**Povl Brondt.**

**Mogens Grau,**

**E. Groes-Petersen.**

**Ove Guldberg.**

**H. C. Larsen.**

**P. Stavnstrup.**

**P. Vestergaard.**

**J. Voltelen.**

*/ Ole Agersnap,*



## II.

### Den nuværende motorsagkyndiginstitution og dens opgaver.

#### A. Indledning.

Da motorkøretøjerne omkring begyndelsen af dette århundrede begyndte at vinde udbredelse, og de første regulerende bestemmelser om deres benyttelse blev udsendt, blev det nødvendigt for politiet, der skulle påse, at køretøjerne, inden de toges i brug, var i lovlig og forsvarlig stand, og at førerne havde den nødvendige kørefærdighed, at skaffe sig sagkyndig assistance hertil. Som sagkyndig udpegede man en person fra politikredsen, der havde det nødvendige kendskab til de nye køretøjers indretning og brug. Der stilledes ikke krav om, at den sagkyndige skulle have nogen særlig teoretisk uddannelse, idet de sagkyndiges opgaver oprindeligt var af rent praktisk natur, eftersyn af køretøjerne inden registrering, afholdelse af førerprøver og senere periodiske kontroleftersyn af køretøjer til erhvervsmæssig personbefordring.

I tidens løb har de sagkyndige fået overdraget opgaver, til hvis udførelse en videregående teoretisk uddannelse har været nødvendig, navnlig undersøgelse af motorkøretøjer i forbindelse med færdselsuheld og afgivelse af erklæringer iøvrigt om færdselsuheld til brug for domstolene. Endvidere har den tekniske udvikling indenfor motorkøretøjsindustrien frembragt mere komplicerede konstruktioner særlig af lastvogne med påhængsvogne, hvilket har gjort syne af disse køretøjer mere krævende. Siden årene omkring 1930 har man næsten udelukkende som motorsagkyndige ansat

personer med ingeniøruddannelse eller lignende; og man har yderligere krævet, at de pågældende skal have bestået en særlig prøve, hvis formål bl. a. har været at få fastslået, om de er i stand til at udføre de nævnte komplicerede opgaver, som påhviler de sagkyndige.

Disse opgaver har således været bestemmende for de kvalifikationskrav, som er blevet stillet med hensyn til sagkyndigstillingerne, uden at det nærmere er blevet overvejet, om de krævede kvalifikationer er nødvendige for udførelsen af alle de opgaver, som i tidens løb er pålagt de sagkyndige, eller om en del af opgaverne kan udføres af personer uden - eller med en mindre omfattende uddannelse. En nærmere undersøgelse af disse spørgsmål, der eventuelt vil kunne føre til udskillelse af de mindre komplicerede forretninger fra de nuværende sagkyndiges arbejdsområde, vil være af betydning, for så vidt man herved vil kunne begrænse antallet af højere kvalificerede i motorsagkyndiginstitutionen; dels vil det af samfundsøkonomiske grunde være ønskeligt at undgå at benytte overkvalificeret arbejdskraft, og dels vil sådanne bestræbelser falde i tråd med de foranstaltninger, som iøvrigt er truffet for at afhjælpe den i øjeblikket herskende mangel på teknikere.

I det følgende foretages en gennemgang af disse forretninger og for hver af disse en undersøgelse af, hvilke kvalifikationer der må anses for nødvendige til arbejdets udførelse.

## B. De motorsagkyndiges opgaver.

### 1. Eftersyn.

Herunder omtales alle de tekniske undersøgelser, som i øjeblikket påhviler de motorsagkyndige: Eftersyn i forbindelse med registrering, kontroleftersyn, herunder landevejseftersyn og periodiske syn af visse køretøjer samt undersøgelser i anledning af færdselsuheld.

a. Eftersyn i forbindelse med registrering.

Hidtil har ethvert motorkøretøj, der ikke tidligere har været registreret her i landet, forinden registreringen skullet fremstilles til eftersyn for justitsministeriets motorsagkyndige (§ 20, stk. 2, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer, jfr. § 11, stk. 4, i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955). Samme regel har været gældende for traktorer, der skal registreres, jfr. færdselslovens § 11, stk. 1, eller godkendes til den i lovens § 12, stk. 3, omhandlede transport af landbrugsprodukter m. v. jfr. nærmere § 1, stk. 4, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952 om godkendelse af land- og skovbrugstraktorer.

Ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 42 af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer m. v. er der med virkning fra den 1. april 1958 indført bestemmelser om standard-typegodkendelse af motorkøretøjer og traktorer, jfr. bekendtgørelsens §§ 25-32. Herefter skal køretøjer, der har opnået standard-godkendelse, og for hvilke der ved anmeldelse til registrering forelægges en typeattest jfr. bekendtgørelsens §§ 31 og 4 ikke synes forud for deres første registrering her i landet. Standard-typegodkendelse meddeles af kontoret for typegodkendelse af motordrevne køretøjer, såfremt kontoret finder, at køretøjet opfylder færdselslovgivningens krav, og at det iøvrigt efter sin beskaffenhed kan benyttes uden fare. Eksemplarer af godkendelseserklæringen sendes til samtlige motorsagkyndige og motorkontorer.

De nye bestemmelser ventes at få særlig betydning for person- og varemotorkøretøjer

samt traktorer med den følge, at syn ved første registrering bortfalder for langt de fleste køretøjer af disse kategorier. Køretøjer, for hvilke der ikke forelægges typeattest, skal fortsat synes inden første registrering, jfr. bekendtgørelsens § 8.

Køretøjer, der ved første registrering er brugte, samt køretøjer, der ønskes registreret til erhvervmæssig personbefordring, udlejning uden fører eller som skolekøretøjer kan ikke registreres uden syn (bekendtgørelsens § 15, stk. 5, 2. pkt.).

Ved senere registrering af køretøjer, der har været fritaget for syn ved første registrering, skal de fremstilles til eftersyn for den motorsagkyndige, når de har været afmeldt af registret i mere end 3 måneder (bekendtgørelsen af 26. februar 1958 § 15, stk. 5, 2. pkt. if.).

I andre tilfælde - når køretøjet har været afmeldt i kortere tid herunder i anledning af ejerskifte - skal køretøjerne fremstilles til syn, når de *enten* er registreret første gang for mere end 10 år siden, eller er registreret som fabriksny uden syn for mere end 2 år siden og ikke synet og godkendt i løbet af de sidste 2 år.

Bekendtgørelsen af 26. februar 1958 fastsætter, at den sagkyndiges undersøgelse skal omfatte dels et eftersyn og dels en køreprøve, hvorved det skal fastslås, om køretøjet opfylder de i loven indeholdte såvelsom de i henhold til loven givne forskrifter samt, om det iøvrigt efter sin beskaffenhed kan benyttes uden fare. Om de krav, der i så henseende bør stilles, og om fremgangsmåden ved undersøgelsen er der givet nærmere retningslinier i justitsministeriets vejledning for de motorsagkyndige af 10. oktober 1931.

Ifølge vejledningen skal det først ved »et almindeligt eftersyn« konstateres, at det fremstillede køretøj svarer til den type, som er anført i anmeldelsen af køretøjet til indregistrering; og der skal navnlig konstateres identitet mellem anmeldelse og køretøj med hensyn til motordimensioner, egenvægt, største tilladte belastning, akseltryk og hjultryk, drivkraftens art samt eventuelle af-



vigeiser fra fabrikkens normale udførelse. Ved de fleste syn vil denne undersøgelse dog ikke volde større vanskeligheder, idet køretøjets type i forvejen vil være den sagkyndige bekendt, men ved køretøjer, navnlig lastvogne, med speciel karosserikonstruktion eller særligt tilbehør som læssekran eller tippelad, samt hvor der er foretaget konstruktive ændringer ved køretøjets chassis, vil det »almindelige eftersyn« kunne give anledning til mere indgående undersøgelser og beregninger.

Vejledningen giver dernæst anvisning på foretagelse af detaileftersyn af køretøjet, omfattende undersøgelse af styreapparat, bremsr, brændstofanlæg, lygter, signalapparat, lyddæmper og karosseri. Undersøgelsen tilsigter at fastslå, at de nævnte dele af køretøjet opfylder de ved særlige bestemmelser fastsatte krav, og at de iøvrigt er forsvarligt indrettet og vedligeholdt.

Den afsluttende køreprøve går ud på at konstatere, at styringen foregår tilfredsstillende, og at der med køretøjets bremsr kan foretages en tilstrækkelig virksom og hurtig opbremsning.

Endelig indeholder vejledningen et afsnit om undersøgelse af særlige arter af køretøjer. For ruteautomobiler gives der en række bestemmelser om indvendige mål, udførelse af karosseri og fastsættelse af passagerantallet. Det pålægges desuden de sagkyndige at påse, at køretøjerne opfylder de i ministeriet for offentlige arbejders omnibusregulativ af 23. oktober 1935 givne bestemmelser. For påhængsvogne gives der anvisning på, hvilke krav der udover de i særlige bestemmelser fastsatte bør stilles til vognens bremsr, tilkoblingsanordningen og styringen. For 3-akslede køretøjer og lignende særkonstruktioner er der ligeledes givet særlige forskrifter.

Ved fremstilling for den sagkyndige i forbindelse med første registrering (D: hvor der ikke foreligger typeattest) af personvogne, der er indrettet til befording af mere end 9 personer, vare- og lastmotorvogne, traktorer, påhængsvogne til motor-køretøjer og indregistrerede traktorer, på-

hængsredskaber indrettet til beboelse samt varesidevogne til motorcykler, medmindre de er bygget på stel, bestemt til personsidevogne, skal der forelægges den sagkyndige en i medfør af § 33 i bekendtgørelsen af 26. februar 1958 udfærdiget godkendelseserklæring for køretøjets chassis. Godkendelsen kan omfatte enten det enkelte køretøj eller en type af køretøjer. Godkendelse meddeles af kontoret for typegodkendelse af motordrevne køretøjer efter tilsvarende regler, som gælder vedrørende standardgodkendelse.

De motorsagkyndige er forpligtet til ved registreringen af køretøjer, for hvilke der foreligger typegodkendelseserklæring, at lægge udvalgets godkendelseserklæring til grund; det i vejledningen omtalte »almindelige eftersyn« består da - for køretøjer, for hvilke der er udstedt typegodkendelseserklæring - i at fastslå chassisets identitet og overensstemmelse med godkendelseserklæringen; derefter foretages en undersøgelse af det færdige køretøj i sin helhed. Der er dog i enkelte særlige tilfælde, ved cirkulæreskrivelser af 8. november 1947 og 25. august 1950, givet de motorsagkyndige bemyndigelse til ved registrering at fravige godkendelseserklæringer; men bortset herfra er de sagkyndige forpligtet til at forelægge alle tilfælde af uoverensstemmelser mellem køretøj og godkendelseserklæring for udvalget.

#### b. Kontrolaftersyn.

Ifølge færdselslovens § 13, stk. 1, er politiet altid berettiget til at standse et køretøj og lade det undersøge med det samme. I medfør af denne bestemmelse foretager politiet sammen med de motorsagkyndige landevejssyn af motordrevne køretøjer; der skal ifølge justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948 hvert år afholdes mindst 36 af disse eftersyn af hver sagkyndig - i København og Københavns amtsrådskreds dog kun 24 - heraf 12 eftersyn til kontrol med lygteføring. Såfremt det ved disse eftersyn konstateres, at et køretøj ikke opfylder de i færdselsloven eller de i henhold til loven givne forskrifter, kan dets benyttelse forbydes, og nummerpladerne el-

ler andre påbudte kendingsmærker fjernes.

Politiet kan desuden til enhver tid forlange et registreret eller godkendt køretøj fremstillet til eftersyn for den motorsagkyndige til kontrol med, at det vedblivende opfylder de for registrering eller godkendelse stillede fordringer, (færdselslovens § 13, stk. 3). Denne bestemmelse finder særlig anvendelse i tilfælde, hvor politiet, uden at den motorsagkyndige er tilstede, standser motordrevne køretøjer og efter en foreløbig undersøgelse nærer mistanke om, at køretøjet ikke er i forsvarlig stand. En sådan ordning praktiseres i København, hvor landevejs- og gadeeftersyn, baseret på de motorsagkyndiges deltagelse, ville være utilstrækkelige, og hvor kontroleftersyn på vejene derfor tillige foretages af politiets færdselspatruljer. I tilfælde, hvor en teknisk undersøgelse af de standsede køretøjer skønnes nødvendig, tilkalder patruljen assistance fra en særlig afdeling indenfor Københavns politi, bestående af 3 polititjenestemænd, der er uddannet som mekanikere, og som er særlig udtaget til at foretage eftersyn af køretøjer. Såfremt der ved den tilkaldte polititjenestemandes undersøgelse konstateres mangler ved køretøjet, henviser han køretøjet til syn hos den motorsagkyndige eller forbyder dets benyttelse og inddrager nummerpladerne; i tilfælde, hvor den pågældende polititjenestemand er i tvivl om, hvorvidt køretøjets nummerplader bør fjernes, tilkalder han straks den motorsagkyndige. Ved undersøgelse af køretøjer i forbindelse med færdselsuheld tilkaldes justitsministeriets motorsagkyndige som regel altid, når der er tale om undersøgelse af ambulancer, redningsvogne, udrykningsvogne samt politiets egne motorkøretøjer. Det samme gælder, når undersøgelse skal foretages af omnibusser, rute- og turistvogne. Iøvrigt gælder den almindelige regel, at justitsministeriets motorsagkyndige altid skal tilkaldes i tilfælde, hvor motorkøretøjer har forvoldt drab eller anden betydelig personskade. Ved undersøgelser af drosker og lillebiler samt udlejningsvogne skal den motorsagkyndige dog endvidere tilkaldes, når betydelig materiel skade er sket,

eller når politiets egne sagkyndige ved den foreløbige besigtelse af køretøjet iøvrigt skønner, at det vil være rigtigt at lade justitsministeriets motorsagkyndige tilkalde.

I medfør af færdselslovens § 13, stk. 3, er der fastsat bestemmelser om periodiske - normalt kvartalsvise - kontroleftersyn af motorvogne, der er godkendt til erhvervmæssig personbefordring (justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer § 63) ruteautomobiler (Regulativ for omnibuskørsel med motorkøretøjer af 23. oktober 1935 § 2), motorkøretøjer, der er godkendt til udlejning uden fører til personbefordring (bekendtgørelse af 1932 § 65, stk. 4), samt udrykningskøretøjer. § 13, stk. 3, giver tillige justitsministeriet bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om periodiske syn af vare- og lastmotorkøretøjer. Der henvises herom til bemærkningerne nedenfor under VI, B.

Der er ikke fastsat særlige regler om fremgangsmåden ved disse eftersyn; men det fremgår af selve formålet med dem, at det er vedligeholdelsestilstanden, der skal kontrolleres, iøvrigt må vejledningens regler om detaileftersynet finde tilsvarende anvendelse.

c. Eftersyn af køretøjer i forbindelse med færdselsuheld.

Der er ikke givet regler om, i hvilke tilfælde disse eftersyn skal finde sted, og praksis varierer stærkt fra kreds til kreds. Den motorsagkyndige tilkaldes de fleste steder til uheld, der har medført døden eller alvorligere legemsbeskadigelse, medmindre det efter politiets skøn er usandsynligt, at mangler ved køretøjerne har haft indflydelse på uheldet. Ved disse undersøgelser søges det ligesom ved de under b. nævnte eftersyn konstateret, om køretøjet er i orden; endvidere undersøges det, om mangler ved lygter, bremses, styretøj eller andre forhold ved køretøjerne har haft indvirkning på uheldet, ligesom den motorsagkyndige i mange tilfælde i det hele er politiet behjælpelig med at finde frem til uheldsårsagen. Endelig gives der en beskrivelse af de skader, der er opstået ved uheldet.

## 2. Førerprøver.

Ifølge færdselslovens § 18, stk. 2, skal den, der vil have udstedt førerbevis til motorkøretøj, ved en prøve godtgøre at være i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling samt færdselslovgivningens bestemmelser. Det samme gælder ifølge § 19, stk. 2, for den, der ønsker førerbevis til traktor. Ved § 18, stk. 5, er der givet justitsministeriet bemyndigelse til at fastsætte mere vidtgående betingelser for udstedelse af førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervmæssigt til befordring af personer samt efter forhandling med ministeriet for offentlige arbejder til køretøjer, der anvendes til omnibus- og f ragtmandskørsel og til kørsel med personer eller gods i international trafik.

De nærmere bestemmelser om de forskellige arter af førerprøver og om fremgangsmåden ved føreprøver findes i justitsministeriets bekendtgørelse af 18. marts 1958 om førerprøver og førerbeviser.

Herefter kan der aflægges prøve til opnåelse af førerbevis til følgende kategorier af køretøjer:

1. Solomotorcykel.
2. Motorcykel med sidevogn.
3. 3-hjulet motorcykel.
4. Personmotorvogn med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og lastmotorvogn, for begge kategoriers vedkommende med tilladt totalvægt ikke over 3500 kg.
5. Lastmotorvogn med størst tilladte totalvægt over 3500 kg.
6. Personmotorvogn med over 8 siddepladser foruden førerens plads.
7. Motorvogn med påhængsvogn eller sættevogn med størst tilladte totalvægt over 750 kg.
8. Traktor.
9. Personmotorvogn til erhvervmæssig befordring af højst 8 personer foruden føreren.

10. Personmotorvogn til erhvervmæssig befordring af flere personer, herunder omnibuskørsel.

Enhver førerprøve består af en praktisk prøve og en teoretisk overhøring.

Ved den praktiske prøve skal det påses, at aspiranten har tilstrækkeligt kendskab til betjeningsorganerne i det køretøj, der benyttes ved prøven og forstår at betjene dem rigtigt. Under kørslen kontrolleres det iøvrigt, om aspiranten er i stand til at afpasse sin kørsel efter færdselsforholdene, om han har fornøden reaktionsevne, og om hans manøvfærdighed er fyldestgørende; i sidstnævnte henseende gives der anvisning på foretagelse af en række prøver som vending, bakning, parkering på snæver plads og lignende. Prøve aflægges i en by; men der skal såvidt muligt tillige foretages prøve i lanvejskørsel.

Ved praktisk prøve med de under 5, 6 og 7 nævnte større køretøjer stilles der noget strengere krav til manøvfærdighed, og ved prøve i kørsel med påhængsvogn kræves det yderligere, at aspiranten skal kunne kontrollere tilkoblingsanordningen, herunder om bremsesystem, lygter og signalapparater ved tilkoblingen er sat i funktion på forskriftsmæssig måde. Ved prøve til opnåelse af førerbevis til erhvervmæssig personbefordring skal der ligeledes stilles større krav til manøvfærdighed end ved almindelig førerprøve, ligesom der anlægges en strengere bedømmelse af de under kørslen begåede fejl.

Den teoretiske overhøring skal for det første vise, om aspiranten har elementært kendskab til, hvorledes fejl ved styretøj og bremsers konstateres. Endvidere kræves kendskab til færdselslovens regler om belysning og de vigtigste bestemmelser i bekendtgørelse nr. 198 af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr, vedrørende lygter, andre belysningsanordninger og refleksanordninger, til reglerne om signal og tegngivningsapparater for vedkommende køretøj, til hvorledes man undgår faren for kulilteforgiftning samt til at unødigt støj skal

undgås ved rigtig betjening og vedligeholdelse af køretøjet. Endelig eksamineres aspiranten i de bestemmelser i færdselsloven, der har betydning for føringen af det køretøj, hvortil prøve aflægges, reglerne om de pligter, der påhviler motorførere samt reglerne om politiets færdselsregulering, vej afmærkningen, derunder færdselstavlernes betydning, og andre kendetegn af betydning for færdselen.

Under prøver med de under 5, 6 og 7 nævnte større motorvogne skal der tillige kræves kendskab til reglerne om læs og læsning og de særlige hastighedsgrænser for disse køretøjer. Desuden skal aspiranten kunne udpege de dele af køretøjet, hvor slør og slid fortrinsvis opstår, og forklare, hvorledes man undgår røgudvikling i motor og tilsnavsning af vejene med olie fra motoren. Endelig skal han demonstrere indgående kendskab til bremseanlægs brug, pasning og vedligeholdelse. Ved prøver til opnåelse af førerbevis til motorvogn med påhængsvogn kræves kendskab til trækanordning og tilkoblingsanordning til trækanordning, bremsesystem og signalapparater samt

forståelse af følgerne af fejl og mangler — herunder slidmangler - ved de nævnte installationer og ved fjedre, fjederbolte, nav, drejekrans og hovedbolt.

Ved prøver til erhvervsmæssig personbefordring skal ansøgeren kunne udpege de dele af køretøjet, der har betydning for sikkerheden, hvor slid og slør fortrinsvis opstår, og vise indgående kendskab til bremsers og styretøjs brug, pasning og vedligeholdelse samt til deres virkemåde i det omfang, som vedligeholdelse og pasning kræver.

Som en særlig art af førerprøver skal endelig nævnes orienterende prøver med personer, der ikke fyldestgør de almindelige førlighedsbetingelser, jfr. færdselslovens § 18, stk. 3, hvorefter der kan gives disse personer særlige førerbeviser. Formålet med den orienterende køreprøve er at undersøge, om invaliditeten er til hinder for, at vedkommende fører motorkøretøj (eller traktor) af standardudførelse, og i givet fald at tage stilling til, hvilke særlige aggregater køretøjet af hensyn til invaliditeten bør kræves forsynet med.

### III.

#### Forholdene i andre lande.

##### 1. Sverige.

Førerprøver samt eftersyn, herunder syn ved registrering, der på grund af den i Sverige gældende typegodkendelsesordning kun finder sted i mindre omfang, og kontroleftersyn, der er foreskrevet for hyrevogne, omnibusser og skolevogne, foretages af særlige sagkyndige, bilinspektører, der er tjenestemænd under Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen.

Landet er inddelt i 9 besiktningsdistrikter hver under ledelse af en »første bilinspektør« og med flere »bilinspektører«, »biträdande bilinspektörer« og »ekstra bilinspektörer« stationeret forskellige steder i distriktet. Første bilinspektören har ledelsen af sagkyndigvirksomheden indenfor distriktet, fører tilsyn med de øvrige sagkyndige og påser herunder, at arbejdet i videst muligt omfang fordeles ligeligt iblandt dem, ligesom han om nødvendigt kan foretage kortvarige omplaceringer af de ham underlagte sagkyndige. Han skal desuden deltage i de almindelige forretninger i distriktet, når det er påkrævet, samt varetage de mere kvalificerede forretninger indenfor distriktet.

Der er ikke fastlagt noget bestemt krav til uddannelsen; men den sagkyndige skal have aflagt eksamen ved teknisk læreanstalt eller gennem beskæftigelse ved fabrikation eller reparation af motorkøretøjer eller på anden måde have erhvervet indgående kendskab til motorkøretøjers konstruktion, pasning og manøvrering. Endvidere kræves kendskab til motorlovgivningen, førerbevis til bil m. v. Det er oplyst for udvalget, at kun et mindre antal af de for tiden virkende sagkyndige har

en uddannelse, der kan sidestilles med dansk civilingeniørexamen. De øvrige har enten bestået en eksamen, svarende til dansk teknikum, eller har gennemgået en mindre omfattende uddannelse.

Bilinspektører deltager kun i ringe omfang i undersøgelser af færdselsuheld og landevejseftersyn.

Ifølge svensk lov kan enhver polititjenestemand, når der er anledning til at antage, at et køretøj, som han antræffer, ikke er i forsvarlig stand, undersøge køretøjet og, — hvis det findes at være i så dårlig stand, at det ikke uden åbenbar fare for færdselssikkerheden kan benyttes, - forbyde dets anvendelse. »Anledning« vil hyppig være, at køretøjet har været indblandet i et færdselsuheld.

Udenfor sådanne tilfælde kan undersøgelse af køretøjer foretages af polititjenestemænd, der har opnået en særlig beskikkelse til at foretage »flyvende inspektion.«

Beskikkelse meddeles af lensstyrelsen efter særlig uddannelse og aflagt prøve for statens bilinspektion (de motorsagkyndige). Til uddannelse udtages politifolk, som gennem tidligere virksomhed har erhvervet kendskab til motorkøretøjers konstruktion og virkemåde. Inden udtagelsen underkastes de anmeldte politifolk en teoretisk og praktisk prøve for en bilinspektør til kontrol med, at de har de for uddannelsen fornødne forkundskaber. Uddannelsen omfatter ialt 60 timer. Eksempelvis kan anføres følgende plan for et kursus ved Göteborgs politi:

Plan för undervisning i motorfordonskännedom för polispersonal.

Förkunskaper hos polispersonal, som skall deltaga i utbildningen.

1. God kännedom om vägtrafikförordningen och vägtrafikkungörelsen.
2. Längre tids vana vid framförandet av motorfordon.
3. Förmåga att tillfredsställande köra tyngre lastbil, buss och motorcykel.
4. God kännedom om motorfordons konstruktion och verkningssätt.

### I. *Körskicklighetsprövning.*

Prövningen skall avse framförandet av motorcykel, tyngre lastbil och om möjligt högerstyrd buss.

### II. *Föreläsningar.*

- |                                                                                                                                                                                                                    |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| A. Bilar.....                                                                                                                                                                                                      | 11 tim. |
| Ram och fjädersystem, styrinrättning, framaxelsystem, bromskonstruktioner, bränslesystem samt elektriska system. <sup>1)</sup> Strålkastar- och lampkonstruktioner samt inställning av strålkastare. <sup>1)</sup> |         |
| Inverkan av lastfördelningen på hjultryck, styrförmåga och bromsning.                                                                                                                                              |         |
| B. Motorcyklar.....                                                                                                                                                                                                | 1 tim.  |
| I tillämpliga delar = bilar                                                                                                                                                                                        |         |
| C. Släpfordon.....                                                                                                                                                                                                 | 1 tim.  |
| Kopplingsanordningar, bromsanordningar                                                                                                                                                                             |         |

### III. *Demonstrationer.*

- |                                                                                    |         |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| A. Genomgång av olika konstruktioner.....                                          | 8 tim.  |
| (om möjligt hos bifirmor, verkstäder, eller dylikt).                               |         |
| B. Fel och felsökning (om möjligt hos verkstäder, skrotlager eller liknande.)..... | 8 tim.  |
| C. Deltaganda vid besiktningar hos bilinspektionen.....                            | 8 tim.  |
| IV. <i>Flygande inspektion</i> (i grupper på högst tre man).....                   | 20 tim. |
| V. <i>Skriftligt slut prov</i> .....                                               | 3 tim.  |

Summa . . . . . 60 tim.

For at skaffe kursusedtagerne en mere indgående undervisning i forskellige konstruktionsdetaljer og give dem lejlighed til øvelseskørsel med tungere køretøjer, overvejes det at henlægge kurserne til hærens motorskole. Beskikkelsen giver ret til at standse ethvert køretøj og undersøge det på stedet. Undersøgelsen omfatter særligt forhold af betydning for færdselssikkerheden, styreapparat, bremses, chassisrammen og den straverer samt fjedrene og disses fastgørelse. Endvidere kontrolleres lygterne særligt med henblik på, at køretøjets mødelys ikke virker blændende. Kontrollen foretages ved hjælp af særligt måleapparat.

Såfremt der konstateres sådanne mangler, at køretøjet ikke uden åbenfar fare kan benyttes, forbydes benyttelsen. Forbudet, der gælder, indtil køretøjet er bragt i orden og godkendt af statens bilinspektion, kan påklages til lensstyrelsen. Konstateres der mindre alvorlige mangler, pålægger politimanden ejeren (føreren) at afhjælpe disse og inden en bestemt frist at fremstille køretøjet til kontrol eftersyn hos bilinspektionen. Hvis manglerne kun er af ringe betydning for trafikikkerheden, kan politimanden efter udbedringen af manglerne selv godkende køretøjet.

Når et køretøj har været genstand for flygande inspektion, skal politimanden umiddelbart efter undersøgelsen overgive føreren et bevis herfor. Iøvrigt gælder, at den løbende kontrol bør tilrettelægges således, at der ikke forvoldes større ulemghed, end hensynet til færdselssikkerheden kræver.

Ved ordenspolitiet i Göteborg findes (juli 1955) 60 politifolk med beskikkelse til at foretage flygande inspektion. Af disse er 11 stationeret i den centrale færdselsafdeling, hvor flygande inspektion er et led i den daglige tjeneste. De øvrige gør tjeneste i radiovognene, således at der, når vognene kaldes til et ulykkessted, straks kan blive foretaget en mere sagkyndig undersøgelse af, om nogen mangel ved køretøjerne har kunnet give anledning til ulykken. For køretøjer,

<sup>1)</sup> Bör verkställas i lokal, där lämpligt demonstrationsmaterial står till förfogande, ex. i bilskola.

der ved en ulykke er blevet ubrugbare, udstedes straks benyttelsesforbud.

## 2. Norge.

De sagkyndige i Norge er tjenestemænd under vejdirektoratet. Landet er inddelt i 37 bilsagkyndigdistrikter af meget forskellig størrelse, hver under ledelse af en bilsagkyndig I. I hvert distrikt er der, efter størrelse og arbejdsforhold, en eller flere bilsagkyndige II og bilsagkyndige III. Lederen har ledelsen af arbejdet inden for distriktet og fordeler det blandt de øvrige bilsagkyndige, løvrigt udfører de sagkyndige omtrent samme slags arbejde. Der beskæftiges i øjeblikket ialt ca. 100 bilsagkyndige i Norge.

Der stilles ikke krav om, at de sagkyndige skal have nogen bestemt uddannelse; nogle er civilingeniører, nogle har militærudannelse og nogle teknisk skoleuddannelse af forskellig art. Det kræves, at de skal have teoretisk og praktisk kendskab til biler og biltrafik.

De sagkyndiges arbejde består i afholdelsen af føreprøver, eftersyn ved første registrering og ejerskifte, undersøgelse af køretøjer i tilfælde af færdselsuheld efter politiets anmodning i hvert enkelt tilfælde og afgivelse af erklæringer om færdselsforhold iøvrigt. De sagkyndige skal på eget initiativ føre kontrol med, at motorkøretøjer, som færdes indenfor deres distrikt, er i forskriftsmæssig og forsvarlig stand. Kontrollen udøves dels gennem særskilt indkaldelse af køretøjer, dels på vejene, hvor de sagkyndige er bemyndiget til på egen hånd at standse køretøjer og undersøge dem med det samme. Sådanne undersøgelser foretages ligeledes efter politiets anmodning.

Alle ansøgninger om fornyelse af førerbevis sendes af politiet til den sagkyndige, der på grundlag af ansøgningen og eventuel lægeattest (for ansøgere, der er fyldt 50 år) afgør, om ansøgeren skal aflægge ny teoretisk eller praktisk prøve eller eventuelt begge dele. I de fleste tilfælde bliver der i al fald foretaget ny teoretisk prøve, og hvis ansøgeren kun har ringe øvelse i at køre eller er af

en vis højere alder, kræves tillige aflagt ny praktisk prøve.

De sagkyndige meddeler endvidere godkendelse af autoreparationsværksteder og fungerer som formænd for udvalg, der indenfor hver sit distrikt varetager fordelingen af indkøbstilladelser til nye biler.

## 3. Finland.

De finske motorsagkyndige »besiktningsmän« afholder førerprøver og foretager syn i forbindelse med indregistrering, kontrol- eftersyn (2 gange om året for busser og køretøjer, bestemt til både person- og godsbe- fordring, og 1 gang om året for alle andre køretøjer) og efter politiets begæring, land- vej seftersyn, herunder i tilfælde af færdsels- uheld.

For ansættelse som sagkyndig kræves normalt, at vedkommende har aflagt ingeniør- eksamen ved den tekniske højskoles maskin- ingeniørafdeling eller gennemgået et fuld- stændigt kursus ved et indenlandsk teknisk instituts maskinafdeling, at man godtgør at have et godt praktisk kendskab til motor- køretøjer og til motorlovgivningen, samt at man har førerbevis. Fra disse kompetence- krav kan der dog dispenseres.

## 4. Belgien.

Der er foreskrevet eftersyn af motorkøretøjer, der anvendes til persontransport mod betaling eller til godstransport. Eftersynene foretages af en af trafikministeriet dertil udpeget organisation under ledelse af en ingeniør. Eftersyn finder sted dels forinden køretøjet tages i brug, dels senere med visse mellemrum. De af organisationerne truffne afgørelser kan indankes for trafikministe- riet.

Der stilles ikke krav om prøve som be- tingelse for adgangen til at føre motorkøretøj. Man overvejer for tiden at indføre prøve i kendskab til færdselsreglerne.

## 3. Holland.

Eftersyn af motorkøretøjer finder sted dels ved første registrering (- dog ikke for person- og varemotorkøretøjer -) dels

for lastmotorvogne, når der er foretaget væsentlige ændringer ved køretøjerne eller i visse tilfælde ved ejerskifte og *dels* for omnibusser og hyrevogne periodisk, mindst hvert halvår. Eftersynene foretages af tjenestemænd ansat under ministeriet for transport m. v. De pågældende tjenestemænd har som regel højere teknisk skoleuddannelse og modtager yderligere oplæring i motorkøretøjsteknik under tjenesten. Deres afgørelser kan indankes for transportministeriet.

*Førerprøver* foretages af eksaminatorer, som udpeges af et centralbureau oprettet af de 3 trafikorganisationer, som er autoriseret til at udstede bevis for egnethed til at føre motorkøretøj. Bureauet står under tilsyn af en særlig kommission, hvori transportministeriet er repræsenteret. Eksaminatorerne skal have bestået en »streng« eksamen og en psykologisk prøve. En person, der mener, at han med urette er dumpet ved en for en eksaminator aflagt prøve, kan indenfor en måned indgive klage til transportministeriet, der kan lade klageren indstille sig til en ny prøve; denne prøve afholdes af en af de tjenestemænd, der afholder syn.

## 6. Schweiz.

Eftersyn, der kræves for alle køretøjer forud for registreringen, samt førerprøver foretages af offentligt ansatte sagkyndige, der skal være i besiddelse af de nødvendige teoretiske og praktiske fagkundskaber og et indgående kendskab til de gældende lovbestemmelser. Der kræves ingen bestemt teoretisk uddannelse. De sagkyndiges afgørelser kan inden 10 dage indankes for kantonens regering. Går afgørelsen ud på at tilbagekalde en godkendelse af et motorkøretøj eller et førerbevis, kan den yderligere inden 30 dage indbringes for forbundsregeringens justits- og politidepartement.

De sagkyndiges opgaver er iøvrigt forskellige fra kanton til kanton. I mange kantoner bliver de sagkyndige tilkaldt til opklaring af færdselsuheld og til undersøgelse af de forulykkede køretøjer. De sagkyndige

anvendes endvidere i nogle kantoner til kontroleftersyn af køretøjer på vejene, til forberedelse og gennemførelse af færdselsundervisning samt som rådgivere ved etablering af gadesignaler.

I en række større politidistrikter er der oprettet særlige politipatruljer med den opgave at foretage undersøgelser af færdselsuheld. I Basel findes der en særlig færdselsuheldsafdeling bestående af 1 leder og 20 mand. Personalet er inddelt i 4 hold à 4 mand, der hver har sin specialopgave (skrivearbejde, fotografering og ridstegning, tekniske undersøgelser). Afdelingen skal undersøge alle færdselsuheld, hvorved der opstår skade, hvis værdi overstiger 250 sw-fr.; afdelingen foretager desuden undersøgelse af alle jernbaneuheld.

Patruljerne disponerer over 2 motorvogne, der til stadighed patruljerer i distriktet, og som er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler, radio-telefonanlæg med forbindelse til det offentlige telefonsystem, højtaleranlæg til brug ved instruering af publikum, fotografisk udstyr, særlige midler til mærkning og fremdraging af spor, bremsemåler, lygter, transportable færdsels-tavler, skrivemaskine, båndoptager, hvortil partners og vidners forklaring afgives, førstehjælpskasse, vægte m. v.

Patruljerne er nøje instrueret om fremgangsmåden ved disse undersøgelser (tilkaldelse af læge og ambulance, opmåling, fotografering af uheldsstedet, afhøring af parter og vidner, arrestation af sigtede, foranstaltning af blodprøver, undersøgelse af og prøvekørsel med de implicerede køretøjer). Med 4 mand i hver patrulje opnår man, at de forskellige led i undersøgelsen kan foregå samtidig, således at undersøgelsen hurtigere kan afsluttes. Personalet er instrueret om, hvor det findes påkrævet, at tilkalde tekniske eller lægelige eksperter.

## 7. Vesttyskland.

Indtil 1. januar 1957 afholdtes alle førerprøver og syn af motorkøretøjer af sagkyndige, som skulle have afgangseksamen i maskinbygning fra en teknisk højskole, d. v. s.



en eksamen svarende til dansk civilingeniør-eksamen. Ved en forordning af 10 november 1956, der trådte i kraft den 1. januar 1957, er der imidlertid oprettet særlige stillinger som »Prüfer«, for hvilke der stilles mindre vidtgående eksamenskrav.

Til opnåelse af beskikkelse som sagkyndig (»Sachverständiger«) kræves fortsat afgangseksamen fra teknisk højskole (i maskinbygning eller elektroteknik). Der stilles visse personlige betingelser, en alder på mindst 24 år, pålidelighed m. v., og der kræves endvidere førerbevis til alle arter af motorkøretøjer, mindst 2 års virksomhed som ingeniør på en motorkøretøjsfabrik eller iøvrigt indenfor motorkøretøjsfaget - arbejde ved en motorsagkyndiginstitution (»technische prüf stelle«) kan medregnes med 1 år -, samt at den pågældende har fået ansættelse ved en motorsagkyndiginstitution. Endelig kræves det, at han skal have bestået en særlig prøve for en kommission, udpeget af den administrative myndighed i det område, indenfor hvilket den sagkyndige skal virke. Prøven omfatter en skriftlig, en mundtlig og en praktisk del. Aspiranten skal godtgøre grundigt kendskab til motorkøretøj steknik og til de gældende bestemmelser om motorkøretøjer.

Beskikkelsen giver adgang til at foretage syn og afholde alle arter af førerprøver.

For at blive beskikket som Prüfer må man have uddannelse i maskinbygning eller i elektroteknik ved en statsanerkendt tysk eller dermed ligestillet udenlandsk ingeniør-

skole, løvrigt må man opfylde de samme betingelser, som er foreskrevet for sagkyndige, herunder have bestået en særlig prøve, ved hvilken der dog stilles noget lempeligere krav end ved prøven for sagkyndige.

Beskikkelsen som »Prüfer« giver adgang til at afholde førerprøver og til at foretage periodiske kontroleftersyn af motorkøretøjer.

Der kan dog ifølge forordningen meddeles beskikkelse som Prüfer, som kun giver adgang til at afholde førerprøver. For at opnå en sådan beskikkelse kræves ingen ingeniøruddannelse overhovedet, og i stedet for 2 års ingeniørvirksomhed kræves 5 års praktisk virksomhed indenfor færdselsvæsenet.

Samtlige »Sachverständige« og »Prüfern« fungerer indenfor private institutioner (technische Prüf stelle), der hver har sit stedlige område. Hver institution har en leder og en stedfortræder, der begge skal have beskikkelse som »Sachverständiger«. Ledelsen udfærdiger for virksomheden som sagkyndig og Prüfer en forretningsorden, som skal godkendes af den stedlige administrative myndighed, og påser, at de opgaver, som er betroet sagkyndige og Prüfern, udføres forskriftsmæssigt. De af disse trufne afgørelser kan indankes for den administrative myndighed, der om klager indhenter erklæring fra vedkommende technische Prüf stelle. Når den administrative klagemulighed er udtømt, kan afgørelserne søges efterprøvet ved en forvaltningsdomstol.

## IV.

### Hvilke krav må der stilles til de sagkyndiges uddannelse?

#### A. Eftersyn.

Det fremgår af foranstående, at en væsentlig del af arbejdet med eftersyn består i at undersøge, om et fremstillet køretøj er udført i overensstemmelse med de forskrifter, som er givet ved lov, generelle administrative bestemmelser eller en for køretøjet udfærdiget typegodkendelse, samt om køretøjet og navnlig dets betjeningsorganer iøvrigt er indrettet og vedligeholdt på en sådan måde, at det kan benyttes uden fare for færdselssikkerheden, i hvilken henseende der ved vejledningen for de motorsagkyndige er givet ret detaljerede retningslinier for, hvorledes undersøgelsen skal foretages, og hvilke krav der skal stilles. Den, der skal foretage syn af denne art, må være i besiddelse af såvel en indgående viden om de gældende forskrifter som et grundigt praktisk kendskab til motordrevne køretøjer, hvorimod ingeniøruddannelse eller anden videregående teoretisk uddannelse ikke kan være påkrævet for udøvelsen af en sådan ren praktisk virksomhed. Et flertal indenfor udvalget (Brondt, Grau, Groes-Petersen, Guldberg, H. C. Larsen, Stavnstrup og Voltelen) finder under hensyn hertil, ikke at der er noget i vejen for, at disse syn, der udgør langt den største del af eftersynene, overlades personer, der fortrinsvis har en praktisk uddannelse vedrørende motordrevne køretøjer (mekanikere). Et mindretal (Vestergaard) har ikke fuldt ud kunnet tiltræde dette synspunkt, jfr. nærmere hans særudtalelse nedenfor side 32.

Der kan heroverfor indvendes, at der un-

der de nævnte syn kan opstå problemer, for hvis løsning ingeniørmæssig viden er nødvendig, og at det principielt er ønskeligt, at de personer, der på det offentlige vegne skal godkende køretøjer til indregistrering, har en mere indgående viden end dem, der fremstiller køretøjerne, idet det ellers kan befrygtes, at de, der foretager synene, ikke vil have den fornødne autoritet overfor fremstillerne og de pågældende værksteder.

Det er rigtigt, at der under de normalt ukomplicerede syn kan vise sig tilfælde, som en person uden ingeniøruddannelse ikke kan klare på egen hånd f. eks. køretøjer, hvor der er foretaget ændringer i forhold til fabrikkens normale udførelse, og hvor en ingeniørmæssig beregning eller kontrol med en sådan beregning er nødvendig; men sådanne køretøjer må da henvises til fremstilling for den sagkyndige ingeniør. Selv om det er rigtigt, at et overskud af viden giver den, der har dette overskud, en særlig autoritet, kan dette synspunkt dog ikke begrunde et krav om ingeniøruddannelse til en virksomhed, for hvis udøvelse det ellers ikke er nødvendigt at være ingeniør. Om man har den nødvendige autoritet er vel i lige så høj grad et spørgsmål om personlige egenskaber, idet det dog er en forudsætning, at man har den nødvendige tekniske viden på området; og den anførte indvending mod anvendelsen af mindre kvalificerede til syn kan kun føre til, at man ved antagelsen og uddannelsen af de pågældende lægger stor vægt på disse egenskaber.

Det er under drøftelserne i udvalget blevet gjort gældende, jfr. herved ingeniør Ve-

stergaards bemærkninger nedenfor side 33, at det må være en forudsætning for en mekanikerordning, at man finder frem til mekanikere med adskillige års praktisk erfaring (mekanikere af værkføretypen), og at man selv i så fald må befrygte, at mekanikerne ikke vil udvise den fornødne grundighed med kontrollen af, om køretøjerne er behæftet med mangler, og vil savne den fornødne viden til at kunne hævde sig over for dem, der fremstiller køretøjerne til syn.

Udvalgets flertal kan ikke dele disse betæneligheder og finder det ikke påkrævet, at de mekanikere, der udvælges, skal have mange års erfaring inden for faget. Man skal i denne forbindelse henvise til del: i et senere afsnit anførte om den uddannelse, man anser det for ønskeligt, at mekanikerne gennemgår. Denne uddannelse såvel inden for færdselspolitiet som inden for motorsagkyndiginstitutionen vil være særlig rettet imod at indstille de pågældende på at være opmærksom på mulige mangler ved køretøjerne, og flertallet lægger nok så megen vægt på denne specielle uddannelse som på en mangeårig erfaring ved arbejdet på mekanikerværksted.

For så vidt angår undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld er det ovenfor side 10 anført, at disse, bortset fra konstateringen af, om køretøjerne er i orden, undertiden har til særligt formål at søge klarlagt årsagen til uheldet. Hvor formålet alene er at få fastslået, hvilke mangler der er ved køretøjet, og hvilke skader der er sket ved uheldet, må undersøgelsen kunne foretages af mekanikere uden ingeniøruddannelse. Men selv i tilfælde, hvor den tekniske undersøgelse tilsigter at klarlægge uheldsårsagen, vil selve undersøgelsen på stedet - opmåling, beskrivelse af skader og mangler ved køretøjerne, udfærdigelse af rids m. v. - ofte kunne foretages af mekanikere. Erklæringen om uheldsårsagen bør ganske vist altid afgives af den ingeniøruddannede sagkyndige, idet denne og ikke mekanikeren bør tage stilling til, om skønnet over uheldsårsagen kræver ingeniørmæssig viden eller beregninger; men ingeniøren vil som regel

kunne foretage bedømmelsen på grundlag af mekanikerens undersøgelser, forudsat at denne er nøje instrueret om, hvilke forhold han særlig skal tilvejebringe oplysning om ved undersøgelsen.

Det er under drøftelserne i udvalget blevet gjort gældende, jfr. ingeniør Vestergaards bemærkninger side 34, at det må anses som tvivlsomt, om det af mekanikerassistenten tilvejebragte grundlag for den sagkyndiges erklæring altid vil være tilfredsstillende, og ingeniør Vestergaard har på denne baggrund fremhævet, at disse undersøgelser altid bør foretages af de ingeniøruddannede sagkyndige.

Udvalgets flertal er enig i, at det er vigtigt, at undersøgelserne på ulykkesstedet er fyldestgørende, idet det ofte vil være umuligt på et senere tidspunkt at rekonstruere undersøgelsen. Man er dog af den opfattelse, at det vil være muligt under uddannelsen af mekanikerassistenterne at give klar og udtømmende instruktion om, hvorledes sådanne undersøgelser skal tilrettelægges, og kan, under forudsætning af at en sådan undervisning gøres tilstrækkelig udførlig, ikke være enig i de af ingeniør Vestergaard anførte betæneligheder.

Det er vanskeligt at opstille retningslinier for, i hvilke tilfælde det vil være nødvendigt, at undersøgelsen på uheldsstedet foretages af ingeniøren. Afgørelsen heraf vil ofte være overladt til mekanikeren. Den omstændighed, at det normalt vil være udelukket at redressere forkerte afgørelser - gående ud på, at tilkaldelse af ingeniøren ikke skal ske - taler for, at forskriften om tilkaldelse af ingeniøren får en ret vid formulering. Da en strengt saglig afgrænsning af de tilfælde, hvor undersøgelsen på stedet bør foretages af ingeniøren, næppe kan opstilles, er der indenfor udvalget rejst spørgsmål om at lade uheldets betydning, herunder omfanget af de ved uheldet opståede skader være bestemmende for, om ingeniøren bør tilkaldes. En tilsvarende praksis følges som ovenfor under II, B, 1, b omtalt indenfor Københavns politi ved afgørelsen af, om de polititjenestemænd, der er udtaget til vogn-

undersøgelser, skal tilkalde de motorsagkyndige. Udvalget foreslår, at undersøgelsen på uheldsstedet i følgende tilfælde udføres af den ingeniøruddannede sagkyndige.

- a. Hvor uheldet har medført døden eller betydelig personskade.
- b. Hvor ambulancer, redningsvogne, udrykningsvogne, omnibusser, turistvogne eller politiets egne motorkøretøjer er impliceret.
- c. Hvor drosker, lillebiler eller udlejningsvogne er impliceret, og betydelig materiel skade er sket.
- d. Hvor mekanikeren under hensyn til omstændighederne ved uheldet herunder skadernes omfang anser det for rigtigt at tilkalde ingeniøren.

På grundlag af foranstående betragtninger finder udvalgets flertal, at følgende arter af eftersyn vil kunne henlægges til mekanikere.

1. Periodiske syn af køretøjer godkendt til erhvervmæssig personbefordring (herunder omnibuskørsel) og udlejning uden fører.

2. Periodiske eftersyn af vare- og lastmotorvogne, påhængsvogne hertil og traktorer, for så vidt sådanne syn gennemføres, jfr. nedenfor under VI, B.

3. Eftersyn ved omregistrering af brugte personmotorkøretøjer, traktorer samt varemotorvogne (i tilfælde af ændringer ved køretøjet).

4. Eftersyn af nye person- og varemotorvogne og traktorer, der ikke er standardtypegodkendt.

5. Landevejssyn og kontroleftersyn af køretøjer, der standses ved landevejssyn og henvises til syn til kontrol med, at påviste mangler er afhjulpet.

6. Undersøgelser af omstændighederne ved færdselsuheld i første række af de implicerede køretøjer - udenfor de ovenfor under a-d omhandlede tilfælde.

De ingeniøruddannede sagkyndige får følgende opgaver vedrørende eftersyn:

1. Eftersyn ved registrering af nye el-

ler ændrede lastmotorvogne, påhængsvogne hertil samt særkonstruktioner.

2. Eftersyn ved registrering af motorvogne til erhvervmæssig personbefordring af 8 personer eller derover.

3. Eftersyn ved registrering af invalidekøretøjer.

4. Erklæringer om årsag til færdselsuheld og undersøgelser på uheldssteder i de ovenfor under a-d nævnte tilfælde.

Et medlem af udvalget (Vestergaard) har ikke kunnet tiltræde foranstående, jfr. hans særudtalelse nedenfor side 32 ff.

## B. Førerprøver.

Siden 1952 har man i et vist omfang anvendt polititjenestemænd til afholdelse af førerprøver. Som følge af det stadigt voksende arbejde var det efterhånden blevet umuligt for de motorsagkyndige at vikariere for hinanden i tilfælde af længere varende sygdom; og da der samtidig på grund af uoverensstemmelse om lønforhold ikke har været tilgang til motorsagkyndigstillingerne, har man været nødt til at få en del af de motorsagkyndiges arbejde udført af andre. Under hensyn til, at førerprøverne måtte anses for at være den del af de motorsagkyndiges arbejde, som ikke-ingeniøruddannede bedst kunne varetage, kom man ind på at beskikke polititjenestemænd, der havde bestået kørelærprøven, og som under deres arbejde havde erhvervet særligt kendskab til færdselsforhold, til at være sagkyndige med hensyn til førerprøver.

Der er nu ved lov nr. 122 af 12. april 1957 indført en udtrykkelig bestemmelse om beskikkelse af polititjenestemænd til afholdelse af føreprøver. Den ved loven gennemførte ændring af de motorsagkyndiges lønforhold, der forudsætter en ret væsentlig aflastning af de motorsagkyndige, har gjort det nødvendigt i vidt omfang at lade førerprøver afholde af polititjenestemænd.

Udvalget har drøftet spørgsmålet, om der til afholdelse af førerprøver kræves en sådan teknisk sagkundskab, at man må anvende ingeniører hertil, eller om denne virksomhed helt eller delvis kan overlades til perso-

ner med en mindre kvalificeret teknisk uddannelse, eller eventuelt helt uden en sådan uddannelse, f. eks. polititjenestemænd.

Imod at lade personer uden teknisk uddannelse afholde førerprøver er det gjort gældende, at det er af stor værdi, at den, der afholder førerprøver, har mulighed for at gøre brug af de erfaringer, som erhverves gennem virksomhed med eftersyn af motor-køretøjer, herunder i anledning af færdselsuheld. Det er endvidere anført, at det er af væsentlig betydning, at de pågældende sagkyndige har større teknisk viden end de, der oplærer eleverne, idet de ellers ikke kan optræde med den fornødne autoritet overfor kørelærerne; de kan yderligere under prøverne blive udsat for tekniske spørgsmål fra elever eller kørelærere, som de ikke er i stand til at besvare.

Heroverfor er det blevet påpeget, at de erfaringer, der indvindes under eftersynsvirksomheden er uden større betydning for arbejdet med afholdelsen af førerprøver; eventuelle spørgsmål vedrørende motorteknik, der går ud over, hvad der kræves ved førerprøverne, kan med rimelig grund afvises som prøven uvedkommende. Iøvrigt kan det ikke ud fra ønsket om at udnytte disse erfaringer være nødvendigt, at samme personer varetager begge opgaver; men samme resultat vil kunne nås ved et passende samarbejde mellem dem, der afholder syn, og dem, der afholder førerprøver. I praksis vil det formentlig kunne ske i den form, at de teknisk sagkyndige deltager i uddannelsen af dem, der skal afholde førerprøver, og eventuelt fører tilsyn med deres virksomhed. De hidtidige erfaringer med hensyn til polititjenestemænds virksomhed med førerprøver tyder da heller ikke på, at de pågældendes manglende tekniske uddannelse svækker deres stilling overfor elever og kørelærere.

Der er i det omfang, det har været muligt, til denne virksomhed kun udtaget politifolk, der fra deres tidligere tjeneste i politiet - først og fremmest ved færdselspatrul-

jering lokalt og i rigspolitichefens færdselspoliti - har indgående erfaringer vedrørende færdselsspørgsmål; og dette har formentlig været af nok så stor betydning for deres autoritet i forhold til kørelærerne, som et overskud af teknisk viden.

Udvalget finder, at den overvejende del af arbejdet med afholdelse af førerprøver er af en sådan beskaffenhed, at ingeniøruddannelse eller anden videregående teknisk uddannelse er unødvendig. Den praktiske prøve går ud på at bedømme, om aspirantens kørsel er forsvarlig og i overensstemmelse med færdselsreglerne, og om han i praksis viser tilstrækkelig kendskab til køretøjets indretning. For at kunne udøve en sådan bedømmelse er det nødvendigt, at vedkommende sagkyndige selv er en erfaren chauffør, har grundigt kendskab til færdselsreglerne og har evne til at bedømme andres kørsel; men nogen større teknisk indsigt er ikke nødvendig. En sådan indsigt kræves heller ikke, for at man skal kunne foretage den eksamination i kendskabet til køretøjets indretning, der indgår som led i den teoretiske overhøring ved de almindelige førerprøver.

Førerprøver, hvorved der kræves et mere indgående teknisk kendskab til køretøjet, d.v.s. storvognsprøver samt prøver med motorvogn med påhængsvogn, bør dog fortsat afholdes af ingeniøruddannede sagkyndige.

Som anført i afsnit II stilles der ved disse prøver krav til aspiranterne om en dyberegående viden om køretøjets indretning. Personer uden teknisk uddannelse vil næppe på forsvarlig måde kunne eksaminere i disse spørgsmål eller svare på spørgsmål af teknisk karakter, som i disse tilfælde ikke vil kunne afvises. Endvidere bør de orienterende køreprøver med invalider afholdes af ingeniører, idet der i forbindelse med disse prøver skal udøves et skøn over, hvilke særlige krav der eventuelt af hensyn til invaliditeten skal stilles til køretøjets indretning.

## V.

### Den administrative opbygning.

#### A. De lokale myndigheder.

Efter det foran under IV B og C anførte vil der efter udvalgsflertallets opfattelse ikke kunne rejses afgørende indvendinger imod, at en stor del af de forretninger, som i øjeblikket udføres af motorsagkyndige med ingeniørmæssig uddannelse, overlades til mindre kvalificerede, for førerprøvernes vedkommende til personer uden teknisk uddannelse og for synenes vedkommende til personer med fortrinsvis praktisk, teknisk uddannelse (mekanikere).

Spørgsmålet bliver dernæst, om en ordning med benyttelse af sådanne mindre kvalificerede til førerprøver og ukomplicerede syn kan bygges op på en sådan måde, at der herved kan opnås fordele, der kan begrunde en ændring af den nuværende motorsagkyndiginstitution.

Som ovenfor berørt vil det på grund af den i øjeblikket herskende mangel på teknisk arbejdskraft være af stor betydning, at denne arbejdskraft ikke beslaglægges til opgaver, hvor den ikke er nødvendig, og at man ikke anvender personer med en videregående teknisk - og derfor langvarigere - uddannelse til opgaver, der kan løses af teknikere med en mere begrænset uddannelses-tid. Statsministeriet har den 28. september 1956 nedsat en kommission med den opgave at opridsede de tendenser, den fremtidige tekniske udvikling indebærer med hensyn til behovet for ingeniører og andre teknikere af forskellige faggrupper og kvalifikationsgrader, og at skitsere rammerne for den frem-

tidige tekniske uddannelse med henblik på at sikre en udvidelse og effektivisering af hele denne uddannelse. Det er udvalget bekendt, at kommissionen med henblik på at afhjælpe teknikermangelen har indledet en generel undersøgelse af de ovenfor nævnte spørgsmål om mulighederne for en begrænsning i anvendelsen af teknikere indenfor alle de områder af samfundet, hvor der anvendes teknikere. En nyordning af motorsagkyndiginstitutionen, der kan føre til en indskrænket anvendelse af mere kvalificerede teknikere og i det hele til en mere hensigtsmæssig anvendelse af teknikere, må derfor af samfundsmæssige grunde anses for særdeles ønskelig.

Det er under drøftelserne i udvalget blevet fremhævet, at det er tvivlsomt, om teknikermangelen kan tillægges så stor betydning, og at man i al fald må forudse, at denne mangel vil være afhjulpet i løbet af et par år. Politimester Stavnstrup har på denne baggrund fremhævet, at det forekommer ham problematisk, om flertallets hovedbegrundelse for at foreslå en reduktion af de ingeniøruddannede sagkyndige er holdbar.

Udvalgets flertal savner de fornødne forudsætninger for at foretage en tilbunds-gående vurdering af dette spørgsmål, men har anset det for naturligt i sine overvejelser at lægge til grund, at man i den ovenfor nævnte af statsministeriet nedsatte kommission anser det for påkrævet, at der træffes dispositioner, der muliggør, at et større antal teknikere stilles til rådighed for den

tekniske forskning og erhvervslivet. Man finder dog anledning til at fremhæve, at det næppe er muligt at stille nogen eksakt prognose på dette område, idet spørgsmålet vel i høj grad vil være afhængig af, hvilken udvikling den danske industri vil gennemgå i den kommende tid. Man skal yderligere fremhæve, at det selv bortset fra, om der foreligger teknikermangel, må betragtes som samfundsmæssigt spild, at man udnytter personalet med en omfattende teoretisk uddannelse til et arbejde, der lige så vel kan udføres uden en sådan uddannelse.

Det er af politimester Stavnstrup blevet gjort gældende, at også polititjenestemænd må anses som overkvalificerede til at varetage arbejdet med førerprøver, idet politifolkene gennem en længere årrække har fået en politimæssig uddannelse, der i mange henseender er ganske uden betydning eller i hvert fald unødvendig i stillinger som prøvesagkyndige (jfr. politimesterens særvotum side 31).

Udvalgets flertal finder ikke denne argumentation holdbar. Politiets arbejde spænder over en række felter, og det er rigtigt, at polititjenestemænd med en vis anciennitet har opnået en uddannelse, der muliggør, at de er anvendelige til forskelligt forefaldende politiarbejde. Denne uddannelse er dog først og fremmest af praktisk art, selv om den i et vist omfang er suppleret gennem kurser på politiskolen. Hvis man ville lægge politimester Stavnstrups synspunkter til grund, måtte konsekvensen være, at politifolkene fik en specialiseret uddannelse med henblik på varetagelse af bestemte politiopgaver. Som det er i dag, er forholdet det, at mange polititjenestemænd er beskæftiget med arbejde, hvis område kun i begrænset omfang modsvarende den uddannelse, de har modtaget, og flertallet finder ikke, at man ved at inddrage yderligere et begrænset område under politiets virkefelt med den virkning, at politifolk i en begrænset periode skal beskæftige sig med dette arbejde, fremkalder nogen ændring i de anførte vilkår for politiets arbejde.

Udvalget har nærmere drøftet, hvorledes en ændret opbygning af motorsagkyndiginstitutionen kan gennemføres, og der er herunder blevet opstillet følgende muligheder:

1. Anvendelse af særligt uddannede polititjenestemænd til afholdelse af almindelige førerprøver samt til landevejssyn, undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld, - medmindre det skønnes nødvendigt at tilkalde den motorsagkyndige, - og mindre komplicerede registreringssyn, mens alle øvrige forretninger afholdes af ingeniøruddannede sagkyndige. - Eventuelt kunne man lade polititjenestemænd uden teknisk sagkundskab, men med færdselsmæssig uddannelse afholde førerprøver, og lade polititjenestemænd med forudgående mekanikeruddannelse afholde de nævnte syn.

2. Anvendelse af polititjenestemænd alene til almindelige førerprøver, landevejssyn og færdselsuheldsundersøgelser - eventuelt 2 grupper af polititjenestemænd som nævnt under 1 - samt overladelse af *alle* syn i forbindelse med registrering, de særlige førerprøver og mere komplicerede færdselsuheldsundersøgelser til ingeniøruddannede sagkyndige, eventuelt med mekanikere som assistenter ved de mindre komplicerede registreringssyn.

3. Anvendelse af polititjenestemænd alene til almindelige førerprøver, mens de motorsagkyndige foretager alle de øvrige forretninger dog med mekanikere som assistenter for de motorsagkyndige ved landevejssyn, færdselsuheldsundersøgelser og registreringssyn.

4. Bibeholdelse af den nuværende ordning med en særlig motorsagkyndiginstitution til både syn og førerprøver, men med antagelse af assistenter til udførelse af mindre komplicerede forretninger under de motorsagkyndiges tilsyn, herunder særlig førerprøver, landevejssyn, færdselsuheldsundersøgelser og almindelige registreringssyn.

Under drøftelsen af de forskellige muligheder for opbygning af den hidtidige motorsagkyndiginstitution er det imod den un-

der 1 skitserede ordning blevet anført, at afholdelsen af syn i forbindelse med registrering som en ren teknisk opgave ikke bør overtages af politiet. Afholdelsen af de almindelige førerprøver, som efter det ovenfor under IV B anførte vil kunne udskilles fra de motorsagkyndiges arbejdsområde, kræver som nævnt ikke nogen teknisk sagskundskab; landevej ssyn og undersøgelser af motordrevne køretøjer i forbindelse med færdselsuheld, der vel kræver teknisk sagskundskab, henhører naturligt under politiets funktioner som led i henholdsvis færdselspatruljeringen og efterforskningen af færdselslovovertrædelser. Foretagelse af registreringssyn er derimod ikke nogen naturlig politiopgave, og bør derfor ikke, uden at meget tvingende grunde tilsiger det, henlægges under politiet. Dette gælder særlig i en tid, hvor politiets opgaver iøvrigt er stærkt voksende.

Derimod er det blevet fremhævet som særdeles ønskeligt, at såvel landevej ssyn som undersøgelse af køretøjer, der har været impliceret i færdselsuheld, udføres af sagskyndige indenfor politiet (mekanikere med en politimæssig uddannelse). (Løsning 2). En sådan ordning vil navnlig være af betydning — og vil formentlig kun kunne praktiseres - i København og de største provinsbyer, hvor landevej ssynene vil kunne indgå som et naturligt led i politiets patruljering, således at nogle af patruljerne, bestående helt eller delvis af sagskyndige polititjenestemænd, særligt vil kunne tage sig af de tekniske undersøgelser af motordrevne køretøjer. De pågældende patruljer vil endvidere hurtigt - over radioen - kunne tilkaldes til færdselsuheld og foretage undersøgelse, herunder af de implicerede køretøjer, til brug for konstatering af uheldsårsagen. De sagskyndige patruljer skal dog ikke tilkaldes til alle færdselsuheld; de mindre, ukomplicerede færdselsuheld bør som hidtil behandles af ordenspolitiets øvrige personale alene. Anvendelse af sagskyndige patruljer vil medføre betydelige fordele for politiets behandling af færdselssager. På grund af deres større sagskundskab og den

erfaring og rutine, som disse patruljer snart vil opnå i behandlingen af sådanne sager, vil undersøgelsen på stedet hurtigere kunne tilendebringes, således at eventuelle trafikstandsninger som følge af uheldet hurtigere afvikles; og der vil være mindre risiko for, at der under åstedundersøgelsen begås den slags fejl og forsømmelser, som det ofte vil være umuligt at genoprette under den senere undersøgelse. Under alle omstændigheder vil det være af stor betydning for politiet at have sagskyndige indenfor sine egne rækker, således at de straks kan beordres til uheldssteder. I øjeblikket hengår der ofte meget lang tid, før den motorsagkyndige, der måske er i gang med andre forretninger, når frem til uheldsstedet., ja i mange tilfælde lykkes det ikke at få den sagskyndige til stede, inden køretøjerne må fjernes fra uheldsstedet. Selv om det ved antagelse af assistenter for de sagskyndige vil være muligt at opnå nogen forbedring, vil alene den omstændighed, at politiet skal henvende sig til en anden institution om assistance, uundgåeligt medføre tidsspilde. Til støtte for en ordning som den under 2 nævnte har man henvist til erfaringerne fra Københavns politi, hvor man som ovenfor under II, B 1 b omtalt i en årrække har haft egne mekanikeruddannede sagskyndige til foretagelse af kontroleftersyn samt til undersøgelse af køretøjer i forbindelse med færdselsuheld. Endvidere har man henvist til, at særlige sagskyndige politipatruljer er oprettet i mange udenlandske storbyer og efter de pågældende politimynderheders opfattelse fungerer særdeles tilfredsstillende, jfr. oplysningerne foran i afsnit III om forholdene i Sverige og Schweiz.

Fra anden side indenfor udvalget er det blevet gjort gældende, at der er en naturlig sammenhæng mellem på den ene side registreringssynene og på den anden side landevej ssynene og færdselsuheldsundersøgelser, og at de derfor ikke bør henlægges under forskellige institutioner, men udføres under samme institution og af samme gruppe funktionærer. Alle de 3 nævnte arter af eftersyn består væsentligst i en teknisk in-



spektion af et motordrevet køretøj med henblik på konstatering af vedligeholdelsestilstanden for køretøjet; og de erfaringer, man indvinder under udførelsen af hver af de tre slags eftersyn, må betragtes som uundværlige for dem, der skal udføre de andre eftersyn, såfremt disse skal udføres på forsvarlig måde. Man finder det derfor yderst uheldigt at foretage en fordeling af synene på to institutioner som forudsat i den under 2 nævnte ordning. Endvidere må det tillægges væsentlig betydning, at de nævnte grupper af syn foretages under de ingeniøruddannede sagkyndiges ledelse og tilsyn.

Udvalgets flertal (Brondt, Grau, Guldberg, H. C. Larsen, Stavnstrup, Vestergaard og Voltelen) finder, at de sidstnævnte hensyn må veje tungest, og at der vil være mulighed for at imødegå de anførte ulemper for politiet i forbindelse med rekvirering af assistance til politiets efterforskning af færdselsuheldssager fra anden institution på anden måde.

Et medlem af udvalget (Groes-Petersen), som iøvrigt kan tiltræde de foran anførte synspunkter, har givet udtryk for ønske om, at der i København åbnes mulighed for at oprette særlige motoriserede patruljer bestående af en teknisk sagkyndig polititjenestemand (med forudgående mekanikeruddannelse eller lignende) og en sædvanlig uddannet polititjenestemand til at foretage dels landevejssyn og dels undersøgelser (herunder af de implicerede køretøjer) i anledning af færdselsuheld, d.v.s. opgaver svarende til dem, der iøvrigt foreslås overladt til de motorsagkyndiges mekaniker-assisterter. Ændringen bør tilrettelægges således, at der til stadighed, i al fald i den væsentligste del af døgnet, er mindst 1 af disse patruljer i drift, således at den kan tilkaldes til de færdselsuheld, hvor dens assistance skønnes påkrævet. Patruljen skal foretage teknisk undersøgelse af de implicerede køretøjer, opmåling af spor, konstatering af køretøjernes placering og andre undersøgelser af uheldsstedet, hvorimod afhøringen af parter og vidner og den videre behandling af sagen bør overlades til or-

denspolitipersonale fra den station, i hvis område uheldet er sket. Den sagkyndige patrulje bør dog naturligvis yde det øvrige personale den vejledning, som det måtte have behov for. Den øvrige tid bør patruljen påtale færdselsforseelser og herunder særlig påse overholdelsen af de tekniske bestemmelser om motordrevne køretøjer. Patruljerne bør være instrueret om at tilkalde de motorsagkyndiges assistance efter de samme retningslinier, som fastsættes for de motorsagkyndiges assistenter. Forslaget er en videre udbygning af den ordning med egne sagkyndige, som har været praktiseret i en længere årrække indenfor Københavns politi, og som har fungeret udmærket.

Den omstændighed, at begge patruljens deltagere er politifolk, vil i modsætning til en ordning med blandede patruljer, bestående af en polititjenestemand og en mekanikerassistent, frembyde den fordel, at de kan samvirke om alle de under patruljerinden forekommende opgaver, således at det navnlig bliver muligt for »ikke-teknikeren« at få teknikerens bistand til færdselsregulering eller afhøring, når den tekniske undersøgelse er afsluttet. Der kan desuden ikke i de rene patruljer opstå kompetencestridigheder, idet den, der har den højeste charge eller største anciennitet, altid vil have ledelsen.

De øvrige medlemmer har hertil anført, at man er enig i, at der navnlig i en stor by er brug for mere permanent patruljering af en enhed, der er i stand til at tage sig af færdselsuheldsundersøgelser med kortest muligt varsel. Man finder dog ikke, at der er særlige grunde, der taler for, at man i København fraviger den for det øvrige land foreslåede ordning, hvorefter disse undersøgelser foretages under medvirken af assistenter, der derudover beskæftiger sig med registreringsarbejdet. I København vil antallet af assistenter være så stort, at man har mulighed for at tilrettelægge deres arbejde således, at det fornødne antal kan afses til denne tjeneste. Polititjenestemanden bør altid have ledelsen af patruljen og bør i nødvendigt omfang have adgang til at

overdrage begrænsede politimæssige (ikke-tekniske) opgaver til mekanikerassistenten, for så vidt det er foreneligt med dennes varetagelse af den tekniske undersøgelse på uheldsstedet. Der henvises iøvrigt til bemærkningerne i afsnit VI, C.

Det må dog erkendes, at der i København består et særligt påtrængende behov for en rationalisering og forbedring af færdselsuhedsundersøgelserne. Den stærke og stadig voksende trafik gør det nødvendigt, at disse undersøgelser tilendebringes hurtigst muligt, for at de i mindst mulig grad skal være til ulempe for den øvrige færdsel. Af hensyn til bekæmpelsen af færdselsulykkerne, som frembyder et særligt problem i en storby af Københavns størrelse, er der trang til en forbedring af undersøgelserne, således at man dels kan få bedre grundlag for påtale i den enkelte sag og dels få klarere oplysning om uheldsårsagen til brug for bestræbelserne for at nedbringe uheldsantallet. Udvalget kan derfor, da der nødvendigvis vil komme til at hengå en årrække, inden der er uddannet mekanikere, som kan indgå i de nævnte sagkyndige patruljer, anbefale, at der som en foreløbig ordning i København oprettes sagkyndige patruljer udelukkende bestående af politifolk. Der bør fortrinsvis hertil udtages politifolk med mekanikeruddannelse, som bør gennemgå et kortvarigt kursus på politiskolen for at blive oplært i at foretage uheldsundersøgelser. Deres opgave bør være at foretage undersøgelsen på uheldsstedet med henblik på at søge fastslået, hvorledes uheldet er sket; der er efter udvalgets opfattelse intet til hinder for, at afhøringen af parter og vidner overlades til andet politipersonale, bortset fra de afhøringer, som er nødvendige af hensyn til gerningsstedsundersøgelsen, herunder særlig for at få konstateret køretøjernes placering. Den sagkyndige patrulje bør affatte den del af rapporten, der indeholder beskrivelsen af uheldsstedet, og udfærdige rids. Endvidere bør det tilkomme patruljen at skønne over, om den motorsagkyndige bør tilkaldes til undersøgelse af køretøjerne. De pågæl-

dende politifolk bør derimod ikke selv foretage tekniske eftersyn af motordrevne køretøjer. Udvalget anser det ikke for forsvarligt, at sådanne undersøgelser foretages af personer med en mindre uddannelse end den, som er foreslået for de motorsagkyndiges mekanikerassistenter. Der skønnes heller ikke at være samme trang til på dette punkt at foregribe den af udvalget foreslåede endelige ordning som med hensyn til uheldsstedundersøgelserne. Når uddannelsen af mekanikerassistenter til sin tid er afsluttet, må der på grundlag af de i mellemtiden indvundne erfaringer tages stilling til, hvorvidt mekanikerne bør indgå i færdselsuheldspatruljerne (og patruljernes område derefter udvides til også at omfatte vogneftersyn), eller om den særlige københavnske ordning bør opretholdes.

Med forbehold af de af Groes-Petersen fremførte synspunkter vedrørende polititjenestemænds deltagelse i landevej seftersyn og færdselsuhedsundersøgelser er der i udvalget enighed om, at valget af den fremtidige ordning af den eller de institutioner, der skal varetage syn og førerprøver, må træffes mellem løsning 3 og løsning 4.

Ved overvejelserne af, om det vil være hensigtsmæssigt at udskille en del af de forretninger, der i øjeblikket udføres af ingeniøruddannede motorsagkyndige, til funktionærer med en mindre omfattende teknisk uddannelse- eller eventuelt helt uden teknisk uddannelse, må der lægges afgørende vægt på, om de forretninger, der udskilles, kan komme til at udgøre et passende arbejdsområde for de funktionærer, til hvem de overlades.

Af hensyn til den stedlige arbejdsfordeling vil det være ønskeligt, at der overlades flest mulige forretninger til en enkelt funktionærgruppe, således at det stedlige område for hver enkelt funktionær ikke bliver for stort; herved opnår man dels den bedste betjening af publikum og dels mindre tids-spilde ved rejser til flere mødesteder. Ud fra dette synspunkt må en ordning som den under 4 nævnte, hvorefter samtlige de forretninger - syn og førerprøver - der efter det

ovenfor under IV A og B anførte kan udskilles fra de ingeniøruddannede sagkyndiges arbejdsområde, overlades til samme gruppe funktionærer, anses for mest hensigtsmæssig. Der er endvidere til støtte for den under 4 nævnte ordning fremført en række indvendinger mod at lade førerprøver afholde af polititjenestemænd, således som forudsat i den under 3 nævnte ordning. Det er således gjort gældende, at arbejdet med afholdelse af førerprøver vanskeligt vil kunne indpasses i den normale polititjeneste, dels fordi arbejdet vanskeligt kan udføres sammen med anden polititjeneste, således at det for at skaffe de pågældende fuld beskæftigelse i nogle tilfælde vil blive nødvendigt at lade dem virke i flere politikredse, og dels fordi politimestrene vanskeligt vil kunne tage stilling til klager over afgørelser truffet af de pågældende polititjenestemænd som sagkyndige, således som de iøvrigt kan ændre de dem underlagte polititjenestemænds afgørelser.

Heroverfor er det blevet anført, at det er tvivlsomt, om en ordning som den under 4 nævnte i saglig henseende vil være heldig. Som omtalt ovenfor under IV B kan afholdelsen af de almindelige førerprøver, som tænkes udskilt fra de motorsagkyndiges arbejdsområde, ikke begrunde krav om nogen teknisk sagkundskab, hvorimod det kendskab til færdselsforhold og de erfaringer vedrørende forekommende færdselsforseelser, som opnås under tjeneste i politiets færdselsafdelinger, må anses for at være af væsentlig betydning for dem, der skal afholde førerprøver. Den ovenfor omtalte mangel på teknikere, der også gør sig gældende for de praktisk uddannede teknikeres vedkommende, gør det betænkeligt at lægge beslag på teknisk arbejdskraft til ikke-tekniske opgaver. Der kan yderligere henvises til, at undersøgelsen af, om betingelserne for udstedelse af førerbevis er tilstede, jo iøvrigt henhører under politiet, for så vidt den ikke - som for eksempel ved de legemlige og åndelige betingelser — kræver særlig sagkundskab. Da dette, som foran udviklet ikke kan anses for at være til-

fældet, for så vidt angår afholdelsen af førerprøver, må denne virksomhed betragtes som en naturlig politiopgave. De erfaringer, man hidtil har haft vedrørende politifolks afholdelse af førerprøver, taler ikke imod, at de almindelige - ikke tekniske førerprøver varigt overlades til politiet. Det ovenfor fremhævede hensyn til at sikre en stedlig arbejdsfordeling med passende, ikke for store kredse for hver funktionær, kan varetages fuldt ud for førerprøvernes vedkommende, for så vidt de overlades til politiet. Indenfor en så stor etat som politiet vil det være muligt i tilfælde, hvor førerprøver i en kreds ikke beslaglægger en (eller flere) mands fulde arbejdskraft, at afgive personale til delvis beskæftigelse ved afholdelse af førerprøver, således at de pågældende iøvrigt kan beskæftiges med anden polititjeneste efter politimesterens bestemmelse. Den bevægelighed i arbejdskraften, som herved muliggøres, vil netop være af særlig værdi for arbejdet med afholdelse af førerprøver, der er underkastet store sæsonmæssige svingninger.

Hvad særlig angår spørgsmålet om udskillelse af de mindre komplicerede synsforretninger til mekanikerassistenter, er det under udvalgets drøftelser blevet anført (jfr. ingeniør Vestergaards bemærkninger side 34), at en opdeling af arbejdet mellem mekanikerassistenter og ingeniøruddannede sagkyndige vil medføre øget spildtid, fordi de enkelte funktionærer i videre omfang må foretage rejser til forskellige syningssteder, og navnlig de sagkyndige må dække forholdsvis store områder.

Udvalgets flertal er for så vidt enig i, at den skitserede ordning vil nødvendiggøre flere rejser end en ordning, hvorefter alt arbejde med såvel syn som førerprøver overlades til en enkelt gruppe af personer, der som følge deraf vil få mindre stedlige områder. Men flertallet finder, at disse ulemper er af betydelig mindre omfang end hævdet af ingeniør Vestergård. Som angivet side 20 vil det være muligt at fastlægge et ret nøjagtigt skema for såvel de motorsagkyndiges som mekanikerassistenternes arbejde, idet

fordelingen af synene på disse kategorier på forhånd kan fastlægges, således at publikum kan adviseres om, på hvilken tid og sted de forskellige køretøjer skal fremstilles. En motorsagkyndig, der f. eks. dækker et område svarende til et amt, må ganske vist have faste syningstider på de steder, hvor der i dag afholdes syn, men når det kan ske efter en forud tilrettelagt plan, skulle der blive tale om en forholdsvis begrænset spildtid. Flertallet finder, at denne begrænsede ulempe kun kan tillægges ringe betydning sammenlignet med de ulemper, der er forbundet med en ordning med anvendelse af overkvalificeret arbejdskraft. Man skal endelig pege på, at en ordning, hvor alle syn henlægges til ingeniøruddannede sagkyndige, antages at kræve 65 sagkyndige, jfr. herved fremstillingen side 75, medens en ordning med opdeling af synsarbejdet mellem sagkyndige og assistenter antages at kræve 70 funktionærer. Den ringe forskel mellem disse 2 tal peger i retning af, at ulemper med hensyn til tidsspilde ville blive af ret begrænset omfang. Dette må ses på baggrund af, at den store stigning i arbejdets omfang og den yderligere stigning, der vil blive tale om, såfremt der indføres periodisk syn af last- og varebiler, giver bedre muligheder for en udspecialisering.

Udvalget har overvejet det spørgsmål, om der ville være noget til hinder for at overlade førerprøverne til mekanikerassistenterne, og to af udvalgets medlemmer (Stavnstrup og Vestergaard) har stillet sig positivt over for denne løsning. Udvalgets øvrige medlemmer må nære afgørende betænkelse ved en sådan løsning. Man skal i denne forbindelse fremhæve, at man udover uddannelsen må tillægge det stor betydning, at de prøvesagkyndige har de rette personlige kvalifikationer. Man lægger i denne forbindelse afgørende vægt på, at der inden for en så stor etat som politiet er langt bedre muligheder for ved udvælgelsen at tage hensyn til de personlige kvalifikationer, end der ville være, hvis man anvendte mekanikerassistenter. Ganske vist vil man gennem mekanikerassistenternes uddannelse

i færdselspolitiet have mulighed for at foretage en vis sortering, men denne sortering må på grund af det begrænsede menneskemateriale, man vil have at vælge imellem, betegnes som en udskillelse af de uegnede. Ved valg af polititjenestemænd ville man derimod have mulighed for ikke blot at udskyde de direkte uegnede, men at vælge personer, der må anses som særligt egnede.

Et flertal indenfor udvalget (Brondt, Grau, Groes-Petersen, Guldborg, H. C. Larsen og Voltelen) har på grundlag af foranstående betragtninger ment, at man bør foretrække en opbygning af den hidtidige motorsagkyndig-institution efter de ovenfor under 3 skitserede retningslinier, således at de førerprøver, til hvis afholdelse teknisk sagkundskab er uforholdsmæssigt, skilles helt ud fra institutionen, og således at der ansættes egnede mekanikere som assistenter for de ingeniøruddannede sagkyndige til udførelse af de mindre komplicerede syn.

2 medlemmer af udvalget (Stavnstrup og Vestergaard) har ikke kunnet tiltræde dette forslag. De har nærmere præciseret deres stilling til spørgsmålet om den fremtidige ordning af motorsagkyndiginstitutionen i de nedenfor side 30 og 32 gengivne udtalelser.

Udvalget har drøftet, om de polititjenestemænd, der udtages til at afholde førerprøver, helt bør fritages for almindelig polititjeneste, således at de i perioder, hvor der ikke er tilstrækkelig beskæftigelse med afholdelsen af førerprøver, bør anvendes til særlige opgaver vedrørende færdsel, f. eks. færdselspatruljering og undersøgelser i anledning af færdselsuheld, *eller* om de i sådanne perioder bør deltage i den almindelige tjeneste indenfor ordenspolitiet. Af hensyn til arbejdet med førerprøver, navnlig til det ønskelige i, at der så vidt muligt hersker ensartethed i afgørelserne vedrørende disse prøver, ville det være bedst at anvende politifolk, der havde afholdelsen af førerprøver som særlig tjeneste; samtidig ville beskæftigelsen med specialopgaver vedrørende færdslen i perioder, hvor førerprøverne ikke lagde fuldt beslag på

dem, kunne give dem nyttige erfaringer til brug for virksomheden som førerprøvesagkyndige.

Et flertal af udvalgets medlemmer (Groes-Petersen, H. C. Larsen, Stavnstrup, Vestergaard og Voltelen - for Stavnstrups og Vestergaards vedkommende med forbehold af, at de principielt er modstandere af, at polititjenestemænd overhovedet afholder førerprøver) går ind for, at de polititjenestemænd, der skal afholde førerprøver, udelukkende beskæftiges hermed og altså går ud af den almindelige tjeneste indenfor politiet, så længe de virker som prøvesagkyndige. Det vil blive meget vanskeligt at forene denne særlige virksomhed med deltagelse i den almindelige omgangstjeneste indenfor politiet. Man kan vanskeligt pålægge de pågældende pligt til at møde i bestemte perioder eller tildele dem sager efter almindelig målestok; ledelsen vil stadig være udsat for at blive mødt med den indvending, at virksomheden som prøvesagkyndig er til hinder derfor. Det vil derfor blive nødvendigt at give de pågældende en særstilling, hvilket vil medføre uro indenfor styrken og forrykkelser i tjenesteplanen, Virksomheden med afholdelse af førerprøver bør derfor tilrettelægges således, at man i de større kredse tager een eller flere (efter behov) ud til heldagsbeskæftigelse som prøvesagkyndig; i mindre kredse bør der skaffes de udtagne politifolk heldagsbeskæftigelse med afholdelse af førerprøver ved at lade dem virke i flere kredse. I mindre kredse, der grænser op til større, bør polititjenestemænd herfra tillige gøre tjeneste i de mindre kredse. I perioder, hvor der ikke er behov for det fulde antal udtagne prøvesagkyndige, bør nogle af disse gå tilbage til anden polititjeneste enten - i København og de andre større politikredse - i en færdselsafdeling eller i ordenspolitiet, således at de også her så vidt muligt beskæftiges med særlige opgaver vedrørende færdselen. En sådan ordning indebærer den fordel, at det - med det mindre antal prøvesagkyndige, der bliver brug for, - bliver lettere at skaffe virkelig

kvalificerede folk, ligesom de samlede udgifter til uddannelsen bliver mindre; endvidere får de udtagne politifolk grundigere erfaringer i arbejdet, når de til stadighed beskæftiger sig hermed, end de vil få, hvis de med hyppige mellemrum skal gå over til anden tjeneste.

Et mindretal (Brondt og Grau) finder, at arbejdet med afholdelse af førerprøver så vidt muligt bør indgå som led i den almindelige tjeneste indenfor politiet. Det erkendes, at hensynet til udførelsen af arbejdet med afholdelsen af førerprøver taler for, at man specialiserer arbejdet i videst muligt omfang som foreslået af flertallet; men man er ikke enig med dette i, at en specialisering er ønskelig af hensyn til den øvrige polititjeneste. I kredse, hvor der er oprettet særlige færdselsafdelinger, kan der intet indvendes imod, at de udtagne prøvesagkyndige får heltidsbeskæftigelse med førerprøver i det omfang og i de perioder, hvor det er påkrævet, og iøvrigt forretter tjeneste indenfor færdselsafdelingen. I andre kredse vil det ikke være hensigtsmæssigt at tilrettelægge en specialtjeneste alene for de polititjenestemænd, der afholder førerprøver; politiets færdselsopgaver varetages her indenfor ordenspolitiets almindelige tjeneste. For de pågældende polititjenestemænd selv vil det med henblik på deres senere advancement indenfor politiet være af stor betydning, at de bevarer kontakten med den almindelige polititjeneste.

Mindretallet skal i denne forbindelse fremhæve, at det må tillægges afgørende betydning, at tjenesten med afholdelse af førerprøver ikke i mindste måde forringer de pågældendes muligheder for advancement til ledende stillinger. Da en forudsætning for et sådant advancement altid må være, at vedkommende politimand har alsidig erfaring indenfor de forskellige grene af polititjenesten, ville en gennemførelse af flertallets forslag nødvendiggøre, at man gjorde den specielle tjeneste som prøvesagkyndig ret kortvarig. Dette kan praktiseres i de største kredse med egentlige færdselsaf-

delinger, men gennemføres det overalt, vil kravene til hyppig udskiftning og dermed hyppig nyuddannelse af polititjenestemænd blive store. Man vil derfor få et ligeså stort uddannelsesbehov, og den hyppige skiften af prøvesagkyndig vil medføre en vis ustabilitet i hele området.

I politikredse, hvor der er døgtjeneste, og ordenspolitiets tjeneste er organiseret som en omgangstjeneste, bør der efter mindretallets opfattelse såvidt muligt udtages så mange polititjenestemænd til førerprøver, at der på hvert vagthold findes en hertil uddannet, der kan afholde førerprøver, når holdet har dagtjeneste. I de mindre kredse, hvor der ikke er døgtjeneste, vil det normalt være tilstrækkeligt at udtage en polititjenestemand til førerprøver, idet der ofte ikke er heltidsbeskæftigelse til en mand. Ved fordelingen af sager indenfor ordenspolitiet må der tages hensyn til det arbejde, de pågældende har med førerprøver. Den foreslåede ordning vil frembyde den fordel, at man i mange tilfælde i selve kredsen får den nødvendige arbejdsreserve til brug i travle perioder samt under ferie og sygdom. I andre, mindre kredse, hvor der kun udtages 1 polititjenestemand, må vikarer, der her normalt kun vil være nødvendige under ferie og sygdom, udstationeres fra andre kredse, eventuelt fra rigspoliti-chefens afdelinger. Ved den her foreslåede ordning vil man endelig undgå det tids-spilde og de udgifter til kørsel, som vil blive en følge af flertallets forslag.

Et medlem (Guldberg) er enig med udvalgets flertal i, at såfremt førerprøver afholdes af polititjenestemænd, der udelukkende beskæftiges hermed, vil det blive lettere at skaffe kvalificerede folk, men mener, at denne ordning vil have en tendens til at medføre en specialisering, der efterhånden forøger kravene til førerprøverne mere end nødvendigt.

Efterhånden som det bliver noget helt normalt at have førerbevis til motorkøretøj, og efterhånden som færdselsregler bliver indarbejdet for alle trafikanter, må man sørge for ikke at få overdimensioneret kra-

vene til undervisning og prøver med deraf følgende unødvendigt høje omkostninger.

Det må derfor foretrækkes, at der som foreslået af mindretallet skabes en ordning, hvor det i højere grad bliver muligt at tilpasse sig udviklingen, og hvor spørgsmålet om førebeviser indgår som et naturligt led i politiets arbejde med kontrol af færdslen.

3 medlemmer af udvalget (Brondt, Groes-Petersen og Stavnstrup) har udtalt beklagelse af, at der ikke hidtil er givet politiet erstatning for de polititjenestemænd, der har måttet afgives til arbejdet med afholdelse af førerprøver, gennem en hertil svarende udvidelse af politiets normering. De nævnte medlemmer forudsætter, at der, såfremt førerprøverne som resultat af udvalgets arbejde varigt henlægges til politiet, gives adgang til at ansætte nyt personale i samme omfang, som der afgives politifolk til førerprøver.

Spørgsmålet om, hvor mange ingeniører, polititjenestemænd og mekanikere der vil være behov for, samt om deres uddannelse henskydes til et senere afsnit, idet der, forinden der kan tages stilling hertil, må tilvejebringes klarhed over, hvilke nye opgaver der vil blive tale om at overlade til de pågældende. Herom henvises til fremstillingen nedenfor i afsnit VI.

**Et medlem af udvalget (Stavnstrup)** bemærker følgende:

Udvalgets flertal er af den opfattelse, at der bør finde en indgribende ændring sted med hensyn til de motorsagkyndiges stilling og opgaver.

Denne opfattelse kan jeg ikke tiltræde.

Den hidtidige ordning (jfr. II) har efter min opfattelse virket upåklageligt og ikke givet anledning til kritik af nogen betydning. Tværtimod må det siges, at domstole, politi og anklagemyndighed har fået al fornøden støtte fra de motorsagkyndige, som på alle væsentlige punkter har forstået at røgte deres hverv således, at der om institutionen er skabt den fornødne respekt. Også i forholdet til publikum har institutionen virket i det store og hele upåklageligt. Det må herved erindres, at det selvføl-

gelig ikke kan undgås, at de motorsagkyndige bliver genstand for kritik, således som enhver anden institution må blive det, som på en eller anden måde griber regulerende ind i enkeltmands forhold.

Jeg er da også overbevist om, at man overhovedet ikke ville være kommet ind på tanken om at ændre den nuværende ordning, hvis der ikke var opstået lønstridigheder, som gjorde det vanskeligt at få stillingerne besat med ingeniøruddannet personale, og hvis der ikke samtidig havde fundet en udvikling sted i erhvervslivet og i den offentlige virksomhed, som medførte, at der i det hele opstod mangel på teknikere.

Når man således i dag har en motorsagkyndiginstitution, der virker godt, skal der anføres vægtige argumenter for nødvendigheden af eller blot rimeligheden af at gå over til en anden og uprøvet ordning.

Sådanne argumenter er efter min opfattelse ikke anført.

Flertallets hovedargument er det, at ingeniøruddannede motorsagkyndige er overkvalificerede i forhold til det traditionelt til institutionen henlagte arbejde, og at det derfor er uforsvarligt at lægge beslag på dem til dette arbejde i samme omfang som hidtil under hensyn til den nuværende mangel på teknikere. Man kommer derfor til det resultat, at de i vidt omfang bør erstattes dels af mekanikere, dels af politifolk, hvilke sidste skal overtage førerprøverne.

Jeg kan ikke umiddelbart anerkende, at de motorsagkyndige i dag er overkvalificerede. Det er en kendsgerning, at den motoriserede del af færdslen efterhånden kommer til at spille en større og større rolle i det daglige, og spørgsmålet er derfor, om publikum, politi og domstole ikke bør råde over den bedst mulige sagkundskab ved udførelse af de opgaver, der traditionelt hører ind under de motorsagkyndige.

Det må dernæst vel erkendes, at der for tiden er mangel på teknikere. Det er dog et spørgsmål, om denne mangel ikke vil være overstået inden længe, da der jo dels er stor tilstrømning til de traditionelle tek-

niske studier, dels etableres et helt nyt og kortvarigt teknisk studium.

Men selvom man anerkender, at ingeniørerne er overkvalificerede til dele af det nævnte arbejde, og selvom man går ud fra en længere varende mangel på teknikere, er dette i sig selv ikke noget positivt argument for at indføre den foreslåede ordning, i hvert fald ikke forsåvidt angår placeringen af førerprøverne hos politiet.

Man overser nemlig herved, at man i så fald kører over i den anden grøft, idet man ved denne ordning beslaglægger et personale, som også er overkvalificeret omend i en anden forstand end de teknisk uddannede ingeniører.

Efter en opgørelse fra rigspolitichefen var der den 10. oktober 1957 beskikket 60 ordenspolititjenestemænd som prøvesagkyndige.

Disse 60 mand fordelte sig på følgende charger:

5 politiassistenter af 2. grad med en gennemsnitlig anciennitet på 31,8 år,

5 overbetjente af 1. grad med en gennemsnitlig anciennitet af 18,2 år,

46 overbetjente af 2. grad med en gennemsnitlig anciennitet på 16,0 år.

4 politibetjente med en gennemsnitlig anciennitet på 13,5 år.

Den totale gennemsnitsanciennitet udgør således 17,4 år.

Det fremgår af denne oversigt, at det drejer sig om folk, som igennem en længere årrække har fået en politimæssig uddannelse, der i mange henseender er ganske uden betydning eller i hvert fald unødvendig i stillinger som prøvesagkyndig, selvfølgelig bortset fra den ganske specielle uddannelse, som de har på det færdselsmæssige område.

Det drejer sig endvidere om politifolk, som er i besiddelse af en almindelig bred politimæssig erfaring, som man nu i det hele tapper det almindelige ordenspoliti for.

Endelig kan man vel heller ikke helt se bort fra, at det sandsynligvis drejer sig om særlig kvikke og dygtige folk, som herigenem unddrages ordenspolitiet.

Hvis det altså med føje kan siges, at den nuværende motorsagkyndigordning bevirker, at man benytter teknisk overkvalificeret personale, hvor det ikke er nødvendigt, vil man med lige så megen ret kunne sige, at den foreslåede nyordning anvender politiuddannet overkvalificeret personale. Fra et samfundsmæssigt synspunkt set medfører nyordningen altså ikke nogen forbedring.

Det er også min opfattelse, at polititjenestemænd ikke vil kunne optræde med samme autoritet som de hidtidige motorsagkyndige på dette felt, som politiet ikke før har haft med at gøre, og som man heller ikke i noget andet skandinavisk land har henlagt til politiet.

Endelig finder jeg anledning til ud fra et politiledersynspunkt at fremhæve, at det næppe vil være heldigt nu at oprette en ny afdeling indenfor politiet, hvilket kan give anledning til vanskeligheder med hensyn til sikring af passende advancement for de pågældende og med hensyn til deres tilbagevenden til normalt politiarbejde. På den anden side vil det gribe meget forstyrrende ind i den daglige tjeneste, hvis de pågældende polititjenestemænd delvis skal gå med i omgangstjenesten samtidig med, at de skal virke som motorsagkyndige, jfr. herved i det hele betragtningerne side 28-30.

Jeg må således bestemt modsætte mig, at man anvender polititjenestemænd som sagkyndige, og hvis man mener at burde fritage ingeniøruddannede sagkyndige for førerprøverne, skal jeg pege på muligheden af at lade disse prøver foretage af de mekanikere, som eventuelt ansættes som assistenter for de egentlige motorsagkyndige. Deres tekniske forudsætninger for at overtage disse prøver er givetvis mindst lige så gode som polititjenestemændenes, og da de, jfr. betænkningen side 63, forudsættes dels at skulle gennemgå det almindelige kortvarige begynderkursus for polititjenestemænd, dels et kursus i færdselslovgivningen og navnlig at skulle gøre tjeneste i færdselspolitiet i ca. 5 år, inden de går ud i

kredsene, vil deres politimæssige erfaring og viden være tilstrækkelig til, at de også i så henseende kan foretage en sagkyndig vurdering af aspiranter til førerbevis. Herved må også erindres, at de forudsættes at arbejde under tilsyn af de motorsagkyndige.

Sluttelig skal bemærkes, at de økonomiske beregninger af de forskellige forslag til ordninger af motorsagkyndiginstitutionen lider af en sådan usikkerhed, at der ikke i dem kan hentes noget argument for nogen enkelt af de foreslåede ordninger.

I henhold til de foran anførte betragtninger mener jeg, at man *principalt* bør bibeholde den gamle prøvede ordning, hvorefter vi har ingeniøruddannede motorsagkyndige til samtlige traditionelle opgaver, *subsidiært* at der indføres en ordning med ingeniøruddannede motorsagkyndige i større kredse med mekanikere til assistance, men uden politifolk.

**Et medlem af udvalget (Vestergaard)** bemærker følgende:

I betænkningens afsnit IV har man opstillet de krav, som man mener bør stilles til de sagkyndiges uddannelse, for at de kan varetage deres arbejde på forsvarlig vis. I afsnit V rejses spørgsmålet, om en ordning med benyttelse af mindre kvalificeret arbejdskraft kan bygges op på en sådan måde, at der herved kan opnås fordele, som kan begrunde en ændring af den nuværende motorsagkyndig-institution. Da jeg ikke er enig med flertallet i alle de fremførte betragtninger, skal jeg knytte følgende bemærkninger hertil:

*Vedrørende eftersyn af motorkøretøjer.*

Det kan næppe bestrides, at en mand med mindre uddannelse end en ingeniøruddannet sagkyndig er i stand til at undersøge, om et fremstillet motorkøretøj er i orden. Betingelsen herfor er imidlertid, at den pågældende på forhånd er så velfunderet i teknisk henseende, at han behersker det område, han således skal varetage. I almindelighed kan dette næppe siges om en mekaniker. Mekanikeren skal først og frem-



mest kunne foretage en grundig undersøgelse af et motorkøretøj for at konstatere, om det er behæftet med mangler, men ervedover må han, for at kunne bedømme manglernes betydning, have en så grundig uddannelse, også teoretisk, at han kender baggrunden for de krav, der stilles til køretøjerne. Har han ikke det, bliver følgen blot, at han ikke kan hævde sig overfor dem, der fremstiller køretøjerne til syn. Jeg skal minde om, at automobilværkstederne i stigende grad benytter højt kvalificeret teknisk arbejdskraft, hvilket igen nødvendigvis må medføre, at også den kontrollerende part - motorsagkyndig-institutionen - må benytte kvalificeret arbejdskraft.

Det har været fremført, at det, eftersynet går ud på - at undersøge, om køretøjet er i orden - netop er en mekanikers egentlige arbejde. Jeg skal heroverfor blot minde om, at det er publikums stadige klage, at når de indleverer et køretøj til reparation, forsømmer mekanikeren alt for ofte at henvende kundens opmærksomhed på nærliggende fejl og mangler, som mekanikeren burde have bemærket under den pågældende reparation. Det er ligeledes de sagkyndiges almindelige erfaring, at selvom et køretøj, der fremstilles til eftersyn, umiddelbart forinden har været på værksted og skulle være eftersat overalt, konstateres alligevel ofte mangler. Disse erfaringer taler næppe til fordel for det fremførte.

Vil man alligevel anvende mekanikeruddannede medhjælpere indenfor motorsagkyndig-institutionen, må man derfor som minimumskrav forlange, at de pågældende er fuldt på højde med dygtige værkførere på automobilværkstederne. I modsat fald bliver de fordele, man skulle kunne opnå ved de planlagte eftersyn, problematiske.

Ser man på udviklingen i de øvrige nordiske lande, vil det ses, at man der er gået en anden vej, idet man har antaget ingeniøruddannet personale som assistenter for de sagkyndige, således at disse assistenter med tiden avancerer til motorsagkyndige, men i øvrigt i deres assistenttid kan anvendes til selvstændigt arbejde indenfor bilinspek-

tionen - bortset fra specielle opgaver. I Sverige erkender man indenfor bilinspektionen, at man tidligere ved antagelse af nyt personale har lagt for ringe vægt på uddannelsen, men man søger nu at rette dette forhold, da erfaringen har vist, at udviklingen ikke var heldig. Lignende erfaring er formentlig tid efter anden indvundet her i landet.

Når man drøfter kvalifikationerne hos dem, der skal kontrollere publikums køretøjer, må man ikke glemme, at der tillægges en mekanikerassistent en ikke ringe beføjelse. Han kan pålægge publikum at udbedre de mangler, han mener at konstatere, og han kan som sagkyndig ved landevejsundersøgelser og færdselsuhedsundersøgelser afgive den erklæring om køretøjets stand, som danner grundlaget for anklagemyndighedens krav om straf for køretøjets ejer og fører. Han må være så vel kvalificeret, at hvis en sag, hvori han har afgivet erklæring, kommer for retten, må han kunne klare sig i en teknisk diskussion med f. eks. en værkfører fra et automobilværksted. Hvis grundlaget for hans erklæring ikke er i orden, vil han i løbet af kort tid »miste ansigtet« og politiet vil være dårligt tjent med sådan teknisk assistance. Når der tillægges ham de nævnte beføjelser og stilles visse krav, er det absolut nødvendigt, at han er vel kvalificeret, men det må stærkt betvivles, om en ung mekaniker, der har været i færdselspolitiet nogle få år og derefter har virket som assistent hos en motorsagkyndig i et kortere tidsrum, er så fuldt kvalificeret, at man kan betro ham at fungere selvstændigt med omfattende beføjelser.

Et andet område, hvor de sagkyndige i øjeblikket har en stor og vigtig opgave, er det vejledende arbejde, som de udfører på værkstederne. Når disse foretager ombygninger eller større reparationer af et motorkøretøj, er det af betydning for såvel værksteder som publikum, at man kan henvende sig til de sagkyndige for at få fornøden vejledning. Hvis den ingeniøruddannede sagkyndige har et omfattende område at virke i, vil det være meget vanskeligt for ham at

være til rådighed med dette vejledende arbejde. Tilkaldelse af en mekanikerassistent, der har væsentlig dårligere uddannelse end værktørens på værkstedet, vil ikke have nogen betydning, og resultatet vil kun blive dårligere publikumsbetjening.

Hvad der her er sagt om mekanikerassistentens evne til at klare de almindelige synsforretninger gælder i endnu højere grad, når han skal bistå politiet under arbejdet med færdselsuheldene. Det, som disse undersøgelser drejer sig om, er at få fastslået årsagerne til uheldene, herunder den betydning, køretøjets stand har haft for uheldet. Det kan ikke fremhæves kraftigt nok, at undersøgelsen ikke blot går ud på at konstatere, om køretøjet er i lovlig stand, men at det er mindst lige så vigtigt at få konstateret, hvilken betydning dets stand har haft for uheldet. Eksempelvis kan anføres, at det ikke er nok at konstatere, om bremserne er i stand til at opfylde de foreskrevne minimumskrav, men at det for uheldets opklaring er vigtigere at konstatere, hvilken betydning den konstaterede bremseeffekt har haft i forhold til uheldet, herunder de konstaterede bremsespor. Jeg må endvidere stærkt pointere, hvor vigtigt det er, at den, der skal afgive erklæring til brug for anklagemyndighed eller domstole, selv har førstehåndskendskab til sagen og ikke henvises til at basere sin erklæring på ufuldstændige oplysninger.

Man finder indenfor både anklagemyndighed og domstole en voksende forståelse af, hvilken betydning det har, at færdselsuheldssager bliver belyst teknisk set så godt som overhovedet muligt. Når dette er tilfældet, må det beklages, ikke mindst fra publikums side, om det personale, der anvendes ved behandlingen af disse sager, ikke er tilstrækkeligt kvalificeret.

Jeg er enig med flertallet i, at man, når det er muligt, ikke bør anvende overkvalificeret arbejdskraft til mindre krævende opgaver, men vanskeligheden ved den påtænkte ordning forekommer mig at være, at det i mange tilfælde vil være vanskeligt at udskille mindre kvalificeret fra mere kvali-

ficeret arbejde. Hvis syningsmængden er så stor, at den kan ledes ind i forskellige kanaler, efter hvor krævende opgaven er, er den påtænkte ordning god, men kun få steder synes syningsmængden at være tilstrækkelig hertil. En undtagelse er København og enkelte større provinskredse, hvor den sagkyndige kan have en mekaniker som medhjælp under arbejdet. I de mindre kredse, hvor den sagkyndige ofte må afholde eftersyn flere steder i kredsen for at imødekomme publikums rimelige krav om ikke at have for stor afstand til syningsstederne, vil ordningen derimod været ret upraktisk, idet såvel mekanikerassistenten som den sagkyndige da skal foretage omfattende kørsel for at afholde de forskellige forretninger. Den fordel, man opnår ved at anvende kvalificeret arbejdskraft til kvalificeret arbejde, mister man ganske, når den kvalificerede sagkyndige skal tilbringe en ikke uvæsentlig tid med at transportere sig selv fra sted til sted.

#### *Vedrørende køreprøverne.*

Der er i det foregående gjort rede for, at når man deler syningsarbejde i mere og mindre kvalificeret arbejde, vil der uundgåelig opstå megen spildtid, idet både mekanikerassistent og sagkyndig må foretage omfattende kørsel til forskellige syningssteder. Noget lignende vil gøre sig gældende, når man fjerner køreprøverne fra motorsagkyndig-institutionen og lader en tredje gruppe - de prøvesagkyndige - afholde dem. Enten man lader få politifolk afholde alle prøverne således at de pågældende, for at opnå fuld beskæftigelse, må dække større områder, eller man lader flere politifolk i hver kreds afholde prøverne, vil udgifterne i realiteten blive lige store. I førstnævnte tilfælde vil der være udgifter forbundet med befordringen fra kreds til kreds, ligesom der vil blive tale om nogen spildtid derved. I sidstnævnte tilfælde vil den prøvesagkyndige ikke altid være fuldt beskæftiget. Selvom man hævder, at den tid, han ikke anvender til køreprøver, kan anvendes til politiarbejde, vil det dog i praksis

være såre vanskeligt at udnytte den overskydende tid, uden at der bliver tale om ret betydelig spildtid. Følgen bliver større personale.

I betænkningen er anført, at afholdelse af køreprøver må anses som en naturlig politiopgave. Jeg er ikke enig heri. Det er min overbevisning, idet jeg iøvrigt henholder mig til det af politimester Stavnstrup herom anførte, at opgaven naturligt hører hjemme under motorsagkyndiginstitutionen, således at det personale, der er beskæftiget hermed, hører til en civilinstitution uden tilknytning til politiet. Det er næppe nødvendigt, at det er ingeniøruddannet personale, der afholder prøverne, men som allerede påpeget i betænkningen side 21, anser man det for vigtigt, at de tekniske sagkyndige, (der selv skal afholde visse køreprøver), deltager i uddannelsen af dem, der skal afholde køreprøverne, og eventuelt fører tilsyn med deres virksomhed. Et sådant tilsyn kan bedst ske, når de, der afholder prøverne, er direkte tilknyttet motorsagkyndig-institutionen. I stedet for at dele de sagkyndiges nuværende arbejdsområde op i tre grene, synes det mere naturligt, om man lod det udføre indenfor samme institution, således som man bl. a. har gjort det i de øvrige nordiske lande og i Tyskland. Man opnår herved den fordel, at institutionens personale kan udnyttes til alt forekommende arbejde, således at man undgår unødigt spildtid.

Selvom det er rigtigt, at man under visse forhold kan opnå fordele ved en rationalisering, således at den forhåndenværende arbejdsmængde deles mellem personer med forskellig uddannelse, bør man næppe drive rationaliseringen så vidt, at der indenfor en kreds normalt ikke bliver tilstrækkeligt arbejde til hver gruppe. Dette fører kun til, at de enkelte grupper for at blive fuldt beskæftigede må udføre meget uproduktivt arbejde, herunder omfattende kørsel til syningsstederne. I så fald forekommer det mig bedre at begrænse rationaliseringen derhen, at man fordeler arbejdet mellem færre personer i hver kreds, således at man

under skyldig hensyntagen til arbejdets art dog tilstræber, at de enkelte personer så vidt gørligt opnår fuld beskæftigelse.

Når jeg i det foregående har udtrykt min betænkelighed ved anvendelse af for dårligt kvalificeret personale og derfor mener, en ordning med ingeniøruddannet personale sagligt set er bedst, kan jeg dog efter omstændighederne, herunder hensynet til at en stor del af arbejdet kommer til at bestå i periodiske eftersyn af motorkøretøjer, tiltræde, at den nuværende motorsagkyndiginstitution forsøgsvis ændres på visse punkter og skal i den anledning foreslå følgende:

1. Der ansættes så mange ingeniøruddannede sagkyndige, at hver dækker et område af ikke for stor udstrækning.
2. Til assistance for de sagkyndige ansættes som i de øvrige nordiske lande et passende antal ingeniøruddannede assistenter, der i løbet af ikke for lang tid avancerer til sagkyndige. Man opnår herved at have så mange ingeniøruddannede sagkyndige til rådighed, at de ikke behøver at foretage omfattende kørsel for at dække alle landets politikredse.
3. Til supplerung af ovennævnte to grupper antages velkvalificerede mekanikere af værkføretypen, der efter passende uddannelse i færdselspolitiet udstationeres i politikredsene til afholdelse af såvel førerprøver som syn af motorkøretøjer, idet dog eftersyn af motorkøretøjer i forbindelse med færdselsuheld overlades de ingeniøruddannede sagkyndige.

Fordelen ved denne skitserede ordning er, at man får et personale, der kan påtage sig alle opgaver bortset fra de specielle, der overlades de ingeniøruddannede sagkyndige, hvorved man undgår både den meget omfattende kørsel, som vil være resultatet af at specialisere opgaverne for stærkt, og den som følge heraf opståede spildtid, hvorved opnås væsentlige besparelser. For publikum vil det betyde, at de uden større besvær kan komme i forbindelse med en ingeniøruddannet sagkyndig, og for politiet

vil det være en fordel, at de hurtigt kan få virkelig teknisk assistance ved behandling af færdselssager.

## **B. Den overordnede myndighed. Spørgsmålet om oprettelse af en teknisk centralledelse.**

### *a. Den nugældende ordning.*

Den overordnede myndighed i forhold til de motorsagkyndige er justitsministeriet. Nogen almindelig bestemmelse herom findes ikke, men overordningsforholdet fremgår af flere bestemmelser i færdselsloven, § 75, hvorefter justitsministeriet beskikker de sagkyndige, §§ 10,11, stk. 4, 12, stk. 4, 13, stk. 3, og 18, stk. 2, der bemyndiger justitsministeriet til at fastsætte de nærmere regler vedrørende de undersøgelser og prøver, som det er de motorsagkyndiges opgave at foretage, samt af de bekendtgørelser og cirkulærer m. v., der er udfærdiget i medfør af de nævnte bestemmelser; flere bestemmelser i justitsministeriets vejledning af 10. oktober 1931 for de motorsagkyndige pålægger disse at forelægge tvivlsomme spørgsmål vedrørende fremstillede køretøjer for justitsministeriet (I. afsnit, 1, 3, 5 og 6, II, 3 samt 2. afsnit, IV og VI); og ministeriet antages desuden i tilfælde, hvor et køretøjs indretning er i strid med de af ministeriet ved bekendtgørelse eller i vejledningen givne forskrifter, at kunne dispensere fra disse forskrifter, forudsat at det ikke strider mod ufravigelige lovbestemmelser. Justitsministeriet har også på andre områder givet generelle forskrifter for de sagkyndiges virksomhed. Ved ministeriets cirkulære nr. 47 af 28. marts 1936 er det pålagt de sagkyndige at føre en journal - til sammenligning med politiets regnskabsbøger - over de af dem foretagne forretninger og ved flere cirkulærer fra justitsministeriet er det tilkendegivet de motorsagkyndige, at visse erhverv må anses for uforenelige med virksomheden som motorsagkyndig, f. eks. cirkulære af 25/3-27 (tegning af automobilforsikring), cirkulære nr.

144 af 30/6-32 (afgivelse af erklæringer i reklameøjemed), cirkulære nr. 78 af 24/5 1935 (skadesvurderinger for forsikringsselskaber eller private), cirkulæreskrivelse af 5. december 1955 (bistand ved reparation eller fremstilling af køretøjer).

Det har altid været antaget, at de motorsagkyndiges afgørelser af, om et køretøj kan godkendes - eller forblive godkendt - til indregistrering, kan indbringes for justitsministeriet, der kan ændre den sagkyndiges afgørelse, også hvor det drejer sig om rent tekniske spørgsmål. De sagkyndiges afgørelser vedrørende førerprøver må ligeledes principielt antages at kunne indbringes for justitsministeriet. Der vil dog kun yderst sjældent være grundlag for, at justitsministeriet kan tilsidesætte en af en motorsagkyndig på dette område truffet afgørelse. Ministeriet kan vanskeligt efterprøve den sagkyndiges skøn over, om en aspirants kørsel og kendskab til færdselsreglerne og køretøjets indretning har været forsvarligt. Kun i tilfælde, hvor det er oplyst, at en af en sagkyndig truffet afgørelse, gående ud på, at en aspirant ikke er bestået, bygger på en urigtig opfattelse hos den sagkyndige af, at besvarelsen af et spørgsmål under den teoretiske overhøring, eller i sjældnere tilfælde en bestemt manøvre under den praktiske prøve, har været ukorrekt, eller i tilfælde, hvor den sagkyndige har stillet krav, som efter de givne forskrifter ikke bør stilles ved førerprøver, kan der blive tale om omgørelse af den sagkyndiges afgørelse. Justitsministeriet vil dog kun kunne tillade, at der udstedes førerbevis på grundlag af en sådan prøve, for så vidt prøven efter de foreliggende oplysninger iøvrigt er forløbet tilfredsstillende. Endelig kan der til justitsministeriet indgives klager over de motorsagkyndiges udførelse af deres forretninger, herunder deres optræden overfor publikum.

Når ministeriet modtager henvendelser om ændring af de sagkyndiges afgørelser eller andre klager over de sagkyndige, indhenter man sædvanligvis først gennem vedkommende politimester, i København dog normalt gennem lederen af de motorsagkynd-

diges kontor, en erklæring fra den motorsagkyndige. Klager vedrørende førerprøver afgøres i reglen på dette grundlag. Klager vedrørende eftersyn, til hvis afgørelse der i de fleste tilfælde kræves en teknisk sagskundskab, som justitsministeriet ikke er i besiddelse af, sendes til udtalelse i et sagskyndigt udvalg, justitsministeriets automobiltekniske udvalg, der består af en juridisk formand og to teknisk sagskyndige, der ikke er beskikket som motorsagkyndige. Såfremt klagen vedrører et køretøj, for hvilket der foreligger typegodkendelse, må der endvidere, inden justitsministeriet kan træffe afgørelse i sagen, indhentes en erklæring fra justitsministeriets udvalg til typeundersøgelse af motorkøretøjer (nu kontoret for typegodkendelse af motordrevne køretøjer). Denne erklæring tilvejebringes normalt forinden sagens forelæggelse for justitsministeriets automobiltekniske udvalg. Endelig skal der i sager, der vedrører dispensation fra færdselslovens bestemmelser i §§ 42 og 45 om køretøjers bredde, længde, højde og vægt, ifølge lovens § 51, stk. 2, forhandles med ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet, inden justitsministeriet kan træffe sin afgørelse.

*b. Spørgsmålet om oprettelse af en teknisk centralledelse.*

Det er indlysende, at ekspeditionen af sager, der skal passere så mange led, må tage lang tid. Ekspeditionsformen har tidligere givet anledning til kritik, og der har været fremsat ønske om at forenkle den, således at der skabes en teknisk overinstans, til hvilken de sagskyndiges afgørelse vedrørende eftersyn direkte kan indankes, jfr. betænkning af juni 1942 fra det af justitsministeriet den 17. maj 1939 nedsatte udvalg, der havde til opgave at overveje, om der var trang til ændringer med hensyn til udøvelsen af de motorsagkyndiges virksomhed i Storkøbenhavn.

Udvalget undlod at stille forslag om oprettelse af en sådan teknisk overinstans, idet man for det første fandt, at det ville være overmåde vanskeligt at finde en per-

son med de fornødne tekniske kvalifikationer til at bestride et sådant hverv. Den pågældende måtte jo være uafhængig af de motorsagkyndige og præsumptivt bedre kvalificeret end disse, uden at han dog måtte savne den praktiske indsigt, som de motorsagkyndige er i besiddelse af. Han ville ikke få så mange sager at behandle, at opgaven kunne blive en livsstilling for ham; og det ville derfor være udelukket at lade en af de daværende motorsagkyndige avancere til en sådan stilling. Det anførtes endvidere i udvalgets betænkning, at indankning af de motorsagkyndiges afgørelser for en sådan teknisk overinstans kun kunne overflødiggøre forelæggelse for justitsministeriet i de tilfælde, hvor det var den sagskyndiges konkrete skøn, der klagedes over. I tilfælde, hvor køretøjets indretning frembød særlig tvivl, fordi den enten stred mod vejledningen eller var af særlig konstruktion, måtte afgørelsen som hidtil træffes af justitsministeriet efter erklæring fra automobilteknisk udvalg. Som grund hertil anførtes, at mange af disse tilfælde havde principiel betydning og derfor måtte afgøres af justitsministeriet, der også herved ville få lejlighed til at tage stilling til, om spørgsmålet måtte give anledning til udsendelse af cirkulærer til de motorsagkyndige eller til ændringer i eller tilføjelser til bekendtgørelser eller vejledningen for de motorsagkyndige, eventuelt ved en senere revision heraf.

Spørgsmålet om oprettelse af en teknisk centralledelse er påny blevet rejst indenfor nærværende udvalg. Til støtte herfor er der navnlig blevet henvist til hensynet til publikum, for hvem det er meget utilfredsstillende at skulle vente så længe på en afgørelse vedrørende spørgsmålet om godkendelse af et køretøj til indregistrering, som tilfældet er i øjeblikket. Der blev ganske vist bødet noget herpå ved den adgang, der - som resultat af det ovenfor nævnte udvalgs arbejde - ved (ændring af) § 28, stk. 2, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 jfr. nu § 21, stk. 2, i justitsministeriets bekendtgørelse af 26.

februar 1958 om registrering af motor-køretøjer m. v. - blev givet de motorsagkyndige — i København og Københavns amtsråds-kreds lederen af de motorsagkyndiges kontor - til midlertidigt under forbehold af justitsministeriets senere godkendelse at godkende et køretøj, der ikke opfylder de gældende forskrifter for registrering. Men der er ikke herved tilvejebragt en for publikum tilfredsstillende ordning. Det fremgår klart af den pågældende bestemmelse, at der ikke i den midlertidige registrering ligger noget tilsagn om endelig registrering. Afslår justitsministeriet ved den endelige behandling andragendet, slettes køretøjet af registreringen, medmindre det (kan) bringes i forskriftsmæssig stand; og der kan ikke overfor det offentlige rejses noget krav om erstatning for eventuelt tab derved. Da det ofte er meget værdifulde køretøjer, dispensationsandragendet vedrører, vil det være meget risikabelt for ejeren (køberen) — eller sælgeren, for så vidt denne bærer risikoen for, at køretøjet kan registreres - at disponere på grundlag af en midlertidig registrering. Det er derfor ikke så sjældent sket, at personer, der har ansøgt om tilladelse til registrering af et køretøj, der ikke opfylder de gældende forskrifter, har erklæret, at de ikke var interesseret i midlertidig registrering af køretøjet.

Det er endvidere som en indvending mod den nuværende ordning blevet gjort gældende, at det også for de motorsagkyndige er en væsentlig ulempe, at det tager så lang tid at opnå besvarelse af tekniske spørgsmål. De motorsagkyndige er ofte i den situation, at de har brug for hurtig løsning af et teknisk problem vedrørende registrering - også af hensyn til senere tilfælde af samme art; og det ville derfor være af stor betydning, om de umiddelbart ved henvendelse til deres overordnede instans kunne få sådanne spørgsmål besvaret, eventuelt i nogle tilfælde telefonisk. Under den nuværende ordning må disse spørgsmål fremsættes skriftligt, for at justitsministeriet kan indhente erklæring fra automobil-

teknisk udvalg - og eventuelt udvalget til typeundersøgelse af motorkøretøjer; en telefonisk henvendelse til disse, ikke permanent fungerende organer er ikke praktisk mulig. Ved oprettelsen af stillingen som leder af de motorsagkyndiges kontor i København -, der ligeledes skyldes et forslag fra det ovenfor nævnte udvalg angående de motorsagkyndige i Storkøbenhavn - har man søgt i et vist omfang at råde bod på denne ulempe for de motorsagkyndige, idet det ved § 10 i instruks nr. 7 (Lovtidende A) af 7. januar 1944 for lederen af de motorsagkyndiges kontor i København er pålagt lederen at besvare skriftlige, telefoniske og mundtlige forespørgsler fra de motorsagkyndige udenfor København vedrørende motortekniske spørgsmål og den af de københavnske motorsagkyndige fulgte praksis og at yde de motorsagkyndige udenfor København bedst mulig råd og vejledning. Lederens rådgivende virksomhed har dog ikke kunnet fjerne de anførte ulemper for de motorsagkyndige, først og fremmest fordi lederen ikke kan træffe bindende afgørelser i forhold til de motorsagkyndige og derfor ikke kan udtale sig med fornøden vægt om de ham forelagte spørgsmål. Endvidere har de stadig voksende arbejdsopgaver for lederen medført, at han ofte er vanskelig at træffe for de motorsagkyndige og har svært ved at overkomme at besvare de motorsagkyndiges spørgsmål tilstrækkelig hurtigt.

Gennem oprettelse af en teknisk sagkyndig centralledelse ville man dernæst skabe mulighed for større ensartethed i de motorsagkyndiges afgørelser, idet disse ville få direkte kontakt med den overordnede tekniske sagkundskab, der på sin side bedre ville kunne følge de sagkyndiges arbejde og hurtigere ville kunne gribe ind overfor en urigtig praksis. I udvalget af 17. maj 1939 angående de motorsagkyndige i Storkøbenhavn var man opmærksom på betydningen af størst mulig forbindelse mellem de motorsagkyndige og automobilteknisk udvalg, der som nævnt efter den gældende ordning bistår justitsministeriet med udøvelse af det

tekniske overskøn over de sagkyndiges afgørelser. På daværende tidspunkt eksisterede der ikke noget nærmere samarbejde mellem automobilteknisk udvalg og de motorsagkyndige. Det antoges, at udvalget ikke altid kunne have de fornødne forudsætninger for fuldt ud at forstå, hvilke vanskeligheder de motorsagkyndige møder under udførelse af deres hverv, og som regel først blev bekendt med den af de motorsagkyndige fulgte praksis, når der indkom klager over den. Det kunne derfor ske, at en af de motorsagkyndige gennem længere tid fulgt praksis blev omstødt af justitsministeriet efter automobilteknisk udvalgs indstilling, hvilket naturligvis var uheldigt, ikke alene fordi en sådan praksis i den tid, hvor den var blevet fulgt, kunne have medført stor bekostning for publikum, men også fordi de motorsagkyndiges autoritet blev svækket derved. Da udvalget af 17. maj 1939 fandt vægtige grunde for ikke at foreslå automobilteknisk udvalg suppleret med en motorsagkyndig, foreslog man i stedet den ordning, der nu indeholdes i § 8 i lederinstruksen. Herefter er lederen forpligtet til at overvære automobilteknisk udvalgs forhandlinger. Han skal herunder navnlig redegøre for de motorsagkyndiges synspunkter, men deltager ikke i udvalgets afgørelser. Det påhviler iøvrigt lederen at have størst mulig føling med automobilteknisk udvalgs praksis og at gøre sig bekendt med de af justitsministeriet truffne afgørelser, der har betydning for de motorsagkyndiges arbejdsområde. Lederen skal endvidere ifølge instruksens § 9 så ofte, som der måtte være anledning dertil, udsende meddelelser til samtlige motorsagkyndige om, hvad der måtte forekomme af almindelig betydning for de motorsagkyndige, herunder meddelelse om de af justitsministeriet truffne principielle afgørelser, for så vidt der ikke af ministeriet udsendes cirkulæreskrivelse herom, om automobilteknisk udvalgs praksis, om nye konstruktioner og om, hvilken stilling de københavnske sagkyndige har indtaget hertil. Lederstillingens oprettelse var iøvrigt i væsentlig grad motiveret

af ønsket om at opnå større ensartethed mellem de københavnske sagkyndiges afgørelser; og der er ved instruksen tillagt lederen en række beføjelser - og de øvrige sagkyndige pligter - som skulle fremme ensartethed i afgørelserne. Midlet hertil er tjenstlig forhandling mellem de motorsagkyndige og pligt for disse til at følge de ved forhandling vedtagne retningslinier. Lederen kan derimod ikke pålægge en sagkyndig at træffe en bestemt afgørelse eller ændre en truffet afgørelse.

De ved de anførte bestemmelser i lederinstruksen gennemførte foranstaltninger med henblik på opnåelse af større ensartethed i de sagkyndiges praksis har dog vist sig ikke at være tilstrækkelige. Det er ovenfor nævnt, at lederens arbejde stadig er vokset i de senere år. Dette har tildels været en følge af, at de administrative opgaver på kontoret er blevet forøget på grund af det kraftigt stigende antal syn og førerprøver. Endvidere har arbejdet som formand for udvalget til typeundersøgelse af motorkøretøjer lagt stort beslag på lederen; også dette arbejde er steget betydeligt i de senere år som følge af stigningen i motorkøretøjernes antal. Endelig er også lederens virksomhed som rådgiver for justitsministeriet vedrørende typegodkendelser og andre tekniske spørgsmål efterhånden blevet mere omfattende. Det voksende arbejdspress har medført, at lederen ikke kan overkomme at deltage i automobilteknisk udvalgs møder i fuldt omfang og således ikke altid som forudsat i instruksens § 8 har kunnet orientere udvalget i påkommende tilfælde om de motorsagkyndiges praksis og baggrunden herfor. Hvad forholdene i København angår, har den omstændighed, at lederen ikke har beføjelse til at ændre de sagkyndiges afgørelser eller pålægge dem at følge bestemte retningslinier stillet sig i vejen for opnåelse af fuldstændig ensartethed i de sagkyndiges praksis.

Som omtalt ovenfor side 8 er der med virkning fra 1/4 1958 indført en standard-typegodkendelsesordning, hvorefter køretøjer, der opnår sådan godkendelse,

fritages for syn ved første registrering. Samtidig er det hidtidige udvalg til typeundersøgelse af motorkøretøjer - der bestod af lederen af de motorsagkyndiges kontor i København som formand og 2 af de københavnske sagkyndige — blevet nedlagt, og alle forretninger vedrørende typegodkendelse (både den nye standard-typegodkendelse og typegodkendelse af chassiser, der svarer til den hidtil gældende typegodkendelsesordning for last- og varevogne m. v.) er blevet henlagt til et nyt kontor med en permanent fungerende leder og fornøden teknisk og kontormæssig medhjælp. Foruden varetagelsen af selve typegodkendelsesarbejdet er det hensigten, at institutionen skal fungere som rådgiver for justitsministeriet i forskellige spørgsmål vedrørende typegodkendelser og desuden varetage det vejledende arbejde overfor de motorsagkyndige, som hidtil er udøvet af lederen af de motorsagkyndiges kontor i København, dels ved besvarelse af forespørgsler, dels ved udsendelse af generelle instruktioner.

Oprettelsen af en sådan institution vil betyde en væsentlig forbedring i forhold til den nugældende ordning, idet institutionens leder vil få bedre muligheder for at varetage arbejdet med vejledning af de motorsagkyndige. Han vil desuden få bedre tid til at tage del i automobilteknisk udvalgs møder og således kunne skabe bedre kontakt mellem udvalget og de motorsagkyndige. Man har dog ikke med oprettelsen af en sådan institution kunnet fjerne alle de ovenfor omtalte ulemper, der knytter sig til den nuværende ordning af de motorsagkyndiges ledelse. Afgørelsen af de konkrete sager vedrørende registrering af køretøjer ville fortsat tage relativ lang tid; og selv om de motorsagkyndige hurtigere vil kunne få en udtalelse fra den nye institution om tekniske spørgsmål, vil en sådan udtalelse dog ikke kunne indeholde en afgørelse af det pågældende spørgsmål, således at de motorsagkyndige ikke med sikkerhed kan basere deres praksis herpå. Udvalget finder derfor, at vægtige grunde taler for at ud-

bygge den påtænkte institution således, at den bliver overordnet i forhold til de motorsagkyndige.

En typegodkendelsesordning er i sig selv ensbetydende med, at der er tillagt den myndighed, der udfærdiger typegodkendelsen, en vis overordnet myndighed i forhold til de motorsagkyndige, der ved syn i forbindelse med registrering af køretøjer, der omfattes af godkendelseserklæringen, er forpligtet til at lægge denne til grund. En sådan overordnet funktion havde også det tidligere typegodkendelsesudvalg. Indførelsen af standard-typegodkendelse, der især vil få praktisk betydning for person- og varemotorvogne, motorcykler og traktorer, vil yderligere udvide typegodkendelsesinstitutionens overordnede myndighed, selv om typegodkendelsen for disse køretøjer først vil få praktisk betydning for de motorsagkyndiges arbejde, når køretøjet skal synes ved ejerskifte eller i forbindelse med kontrolsyn. Under hensyn til det anførte forekommer det naturligt at gøre institutionens overordnede myndighed i forhold til de motorsagkyndige generel, ligesom det i sig selv må være hensigtsmæssigt at forene typegodkendelsesfunktionerne, den vejledende virksomhed i forhold til de motorsagkyndige og det tekniske overskøn hos samme institution. En sådan ordning vil i væsentlig grad kunne bidrage til større ensartethed i de motorsagkyndiges afgørelser og hurtigere behandling af klager over de enkelte sagkyndiges afgørelser i tekniske spørgsmål.

Imod oprettelsen af en teknisk centralledelse for de motorsagkyndige kan det indvendes, at den administrative opbygning her i landet med ministre som de endelige ansvarlige for statsforvaltningen medfører, at enhver af de sagkyndiges afgørelser vil kunne indbringes for justitsministeriet, og at oprettelsen af en centralledelse derfor vil være ensbetydende med, at en sag vil kunne komme til at passere gennem 3 led, inden den endelige afgørelse træffes, hvilket vil kunne medføre yderligere forhaling af sagerne. Hertil er dog at bemærke, at det for-



mentlig kun vil være de færreste af de af centralledelsen truffne afgørelser, der vil blive indbragt for justitsministeriet. Et flertal indenfor udvalget (Grau, Groes-Petersen, Guldberg H. C. Larsen, Stavnstrup, Vestergaard og Voltelen) foreslår endvidere, at det automobiltekniske udvalg nedlægges samtidig med oprettelsen af centralledelsen, således at de enkelte sager, selv om de indbringes for justitsministeriet, ikke vil komme til at passere gennem flere instanser end i øjeblikket.

Den rådgivende virksomhed for justitsministeriet i tekniske sager vedrørende motorkøretøjer bør herefter udelukkende ydes af den foreslåede tekniske centralledelse. Det automobiltekniske udvalg har efter nærværende udvalgs opfattelse gjort en udmærket indsats som vejleder for justitsministeriet ved afgørelsen af klager over de motorsagkyndige samt andragender om dispensation fra de gældende forskrifter; og navnlig har dets uafhængighed af de motorsagkyndige skabt tillid hos publikum til dets upartiskhed, hvilket har givet dets udtalelser stor autoritet. Men udvalget er oprettet på et tidspunkt (1926), hvor motorkøretøj straf ikk en havde forholdsvis ringe omfang og betydning. Den stærke udvikling indenfor motortrafikken navnlig i årene efter den sidste verdenskrig har medført, at arbejdet med varetagelsen af det tekniske overskøn vedrørende motordrevne køretøjer vanskeligt kan udføres af et ikke permanent fungerende organ. Det synes derfor mere rationelt at henlægge det tekniske overskøn til en institution, der iøvrigt har fået tillagt de overordnede funktioner indenfor motorsagkyndiginstitutionen, og

som i modsætning til det automobiltekniske udvalg vil have den fordel at være i nær kontakt med det daglige arbejde som motorsagkyndig.

Nedlæggelsen af automobilteknisk udvalg vil betyde, at justitsministeriet, når de af centralledelsen truffne afgørelser indbringes for ministeriet, ikke vil have nogen af den lavere instansfølge uafhængig sagkyndig instans til at vejlede sig. Justitsministeriets stilling vil dog på dette punkt ikke være væsensforskellig fra den stilling, andre ministerier har i forhold til de dem underlagte tekniske institutioner og lokale myndigheder.

Et mindretal (Brandt) kan ikke tiltræde forslaget om nedlæggelse af automobilteknisk udvalg. Mindretallet er enig med flertallet i nødvendigheden af, at der oprettes en stilling som teknisk leder af de motorsagkyndige, men finder det betænkeligt og stridende mod sædvanlig administrativ praksis samtidig at lade lederen fungere som teknisk rådgiver for justitsministeriet ved afgørelsen af klager over de af ham selv truffne afgørelser. Mindretallet mener derfor, at justitsministeriet fortsat bør have et - også af de motorsagkyndige og deres ledelse - uafhængigt udvalg som øverste teknisk rådgiver.

Udvalget finder efter alt det foreliggende at burde stille forslag om, at der oprettes en teknisk centralledelse som overinstans i forhold til de motorsagkyndige. Med hensyn til den nærmere opbygning af institutionen og den detaljerede opregning af, hvilke opgaver, der bør henlægges til den, henvises til bemærkningerne nedenfor i afsnit VIII.

## VI.

### Inddragelse af nye opgaver under motorsagkyndinstitutionen.

#### A. Undersøgelse af færdselsuheldenes årsager.

##### 1. *Indledning.*

Som omtalt ovenfor side 10 yder de motorsagkyndige i visse tilfælde politiet teknisk bistand med undersøgelser af færdselsuheld. Færdselslovens § 75, stk. 4, som ændret ved lov nr. 122 af 12. april 1957, bestemmer, at der tillægges de motorsagkyndige særskilt vederlag for disse undersøgelser, jfr. justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 18. august og 10. september 1949; men derudover findes der ikke i lov eller administrative bestemmelser forskrifter om udførelsen af disse undersøgelser eller om, i hvilke tilfælde den motorsagkyndiges assistance skal rekvireres. Indenfor Københavns politi er der dog som nævnt ovenfor side 10 givet visse retningslinier for tilkaldelsen af den motorsagkyndige. Iøvrigt følger der forskellig praksis både med hensyn til, i hvilke tilfælde den motorsagkyndige skal tilkaldes, og med hensyn til, i hvilket omfang han deltager i undersøgelsen. I nogle kredse - herunder i København - foretager de sagkyndige i almindelighed blot en undersøgelse af, om nogle af de implicerede køretøjer er behæftet med mangler, og hvilke skader uheldet har medført og afgiver erklæring herom på en særlig blanket; en udtalelse om årsagen til uheldet afgives derimod kun, hvor der fra politiets eller anklagemyndighedens side (evt. på tiltaltes eller rettens foranledning) fremkommer begæring derom. I andre

kredse går den sagkyndiges undersøgelse i alle tilfælde ud på at søge fastslået årsagen til uheldet.

Formålet med den sagkyndiges undersøgelse er således, ligesom politiets øvrige undersøgelser vedrørende færdselsuheld, altid rent konkret: at søge klarlagt, om der i anledning af uheldet er grundlag for strafferetlig forfølgning mod nogen.

Når der i den seneste tid i den offentlige debat er rejst krav om en dyberegående undersøgelse af årsagerne til færdselsuheld, har disse krav ikke taget sigte på en forbedring af politiets undersøgelse med henblik på afgørelse af spørgsmålet om straf og erstatning i forbindelse med de enkelte færdselsuheld, men derimod haft til formål generelt at få skabt større klarhed over uheldsårsagerne til brug ved bestræbelserne for at nedbringe antallet af færdselsuheld.

En redegørelse for årsagerne til færdselsuheld gives i øjeblikket gennem færdselsuheldsstatistikken. Ved justitsministeriets cirkulære nr. 176 af 30. december 1929 og cirkulæreskrivelse af 28. december 1955 er det pålagt politiet at sende indberetning til Statistisk departement om ethvert færdselsuheld, der gøres til genstand for politimæssig undersøgelse. Der afgives indberetning om færdselsuheld 2 gange. Den første indberetning indsendes dagen efter uheldet til brug for den såkaldte »hurtige statistik«, som Statistisk departement udsender for hver måned. Den anden indberetning indsendes for samtlige i hver måned indtrufne

uheld samtidig inden den 15. i den anden måned efter den, hvori uheldene er sket. Indberetning sker på en særlig blanket, hvori der ved udfyldning af en række rubrikker gøres rede for omstændighederne ved uheldet; endvidere skal det i andre rubrikker angives, hvilke forhold der har været hovedårsag, og hvilke forhold der eventuelt har været medvirkende årsag til uheldet. Man vil således ikke altid kunne have klarhed over, hvorledes årsagen skal angives, men må ofte nøjes med at skønne over, hvad der er sandsynligt, hvorved bemærkes, at indberetning til den hurtige statistik altid og indberetningen til den endelige statistik ofte afgives, inden straffesagen vedrørende uheldet er afgjort. Indberetningerne til brug for den hurtige statistik sendes, efter at Statistisk departement har bearbejdet dem, til rigspolitichefen, der videresender indberetningerne til vejdirektoratet, for at disse myndigheder på grundlag af blanketternes oplysninger om uheldssteder kan sættes i stand til at lokalisere og træffe foranstaltninger overfor eventuelle uheldige vejforhold.

## 2. *Krav om forbedret undersøgelse af færdselsuheld.*

I den debat, der har været ført om undersøgelsen af færdselsuhedsårsagerne er det blevet gjort gældende, at den officielle statistik ikke giver oplysning om de dybere liggende årsager til uheldene. Statistikken fastslår således - som de hyppigste (hoved) årsager til færdselsuheld -, at et menneske har overtrådt en eller anden færdselsforskrift - begået en fejlmanøvrering eller en forsømmelse (uforsvarlig overhaling, tilsidesættelse af vigepligt, for hurtig kørsel efter forholdene m. v.); men det oplyses ikke nærmere, hvilke forhold hos det pågældende menneske der betinger overtrædelsen. Oplysning om sådanne dybere liggende årsager er i reglen uden interesse for politiet, der blot skal have fastslået skyldforholdet, d.v.s. om der er grundlag for tiltale for overtrædelse af nogen lovbestemmelse. Da det er politiets undersøgelse, der

danner grundlaget for færdselsuhedsstatistikken, kommer de egentlige uhedsårsager ikke altid til at fremgå af den. Det vil ofte ved udfærdigelsen af indberetningskort til Statistisk departement være vanskeligt at tage stilling **til**, hvilket forhold der er hovedårsagen, og hvilke forhold der er medvirkende årsag til færdselsuheld. Med henvisning til erfaringer fra udlandet har man endvidere anført, at fejl ved materiellet formentlig i langt flere tilfælde end den officielle statistik synes at vise (1955: 1,2 %) er hovedårsag til færdselsuheld. Det kommer blot ikke frem, fordi de sagkyndige ikke i tilstrækkeligt omfang deltager i undersøgelserne. På tilsvarende måde har man hævdet, at forkert vejbygning eller skiltning i langt flere tilfælde, end statistikken viser, er årsag til uheld, idet politiet ved undersøgelserne ligeledes ofte overser sådanne forhold. Savnet af tilstrækkelige statistiske oplysninger om årsagerne til færdselsuheld hævdes at medføre, at de midler, der tages i brug for at bekæmpe færdselsuheldene (politipatruljering, færdselspropaganda), i øjeblikket anvendes i blinde, idet man er uden kendskab til, hvilke foranstaltninger der virkelig er påkrævede som middel til begrænsning af færdselsuhedenes antal. Ud fra sådanne synspunkter har man hævdet nødvendigheden af en nærmere undersøgelse af de enkelte færdselsuheld eller et passende udsnit af disse for at søge de egentlige årsager klarlagt. En sådan undersøgelse bør omfatte en gennemgang af politiets akter vedrørende uheldet og eventuelt en fornyet udspørgen af parterne i uheldet. Først når man herigenem - og eventuelt gennem andre former for undersøgelser - er kommet til klarhed over færdselsuhedenes egentlige årsager, kan man danne sig et skøn over, hvad der skal foretages for at nedbringe uheldstallet, og erhverve sig erfaring for, hvorledes de i bekæmpelsen af færdselsuheldene anvendte midler virker, herunder om betydningen af politikontrol, straf, færdselspropaganda, forbedret undervisning forud for førerprøver eller ændring af kravene ved disse, skær-

pet kontrol med køretøjernes tilstand m. v. Det skulle endvidere ved disse undersøgelser være muligt at få bedre grundlag for anvendelsen af de midler, der står til rådighed til vejbygning og vej afmærkning. Det er blevet foreslået, at de omhandlede undersøgelser af færdselsuhedsårsagerne skal udføres af et særligt forskningsinstitut, der skal råde over fornøden sagkundskab på alle de områder, som undersøgelserne kommer til at berøre - teknisk, psykologisk og medicinsk. På grundlag af resultatet af instituttets undersøgelser skal det give oplysning om virkningen af de midler, der anvendes til bekæmpelse af færdselsuheld, og stille forslag til vedkommende myndigheder om en ændret indsats af disse midler eller om nye midler.

### 3. *Udvalgets behandling af spørgsmålet.*

Der er under udvalgets drøftelser givet udtryk for tvivl om, hvorvidt sådanne grundige undersøgelser af færdselsuheldene vil få en værdi, der står i rimeligt forhold til de omkostninger, som undersøgelserne vil medføre. Der kan ikke være tale om at lade undersøgelserne omfatte samtlige færdselsuheld; i 1955 skete der ialt 33272 uheld; og det er klart, at en yderligere undersøgelse af disse efter de skitserede retningslinier ville blive meget bekostelig. Det må påregnes, at det ofte ikke vil lykkes at nå frem til de virkelige årsager til færdselsuheld. Færdselsstatistikken viser, at langt de fleste uheld skyldes menneskelige fejl. Selv om en grundigere undersøgelse kan afsløre, at en del af de uheld, som statistikken henfører til menneskelige fejl, i virkeligheden væsentligst skyldes f. eks. fejl ved materiellet eller forkert vejbygning eller vej afmærkning - og således måske kunne have været undgået, hvis disse forhold havde været i orden -, er der dog ingen grund til at tro, at undersøgelsen afgørende vil forrykke det billede, som statistikken nu giver: at de menneskelige fejl er årsag til de fleste færdselsuheld. Det følger heraf, at en dyberegående undersøgelse i de fleste tilfælde hovedsagelig vil komme til at bestå i en udspør-

gen af de i uheldene implicerede parter. Disse vil imidlertid have en naturlig interesse i at tilsløre egne fejl, som de endog ofte helt vil nægte at have begået; og der vil derfor ikke være større udsigt til, at de giver sandfærdige oplysninger om de forhold, der betinger de begåede fejl.

I det følgende foretages en gennemgang af de forhold, der antages at kunne være årsag til uheld for at få fastslået, om en nærmere efterforskning med henblik på at få konstateret sådanne forholds indflydelse på færdselsuheld kan anses for påkrævet.

#### *a. Personlige årsager.*

Det må betvivles, om en dyberegående generel undersøgelse med det formål at finde den egentlige årsag bag de uheld, der skyldes personlige forhold, vil bringe noget afgørende nyt frem, selv om det virkelig lykkes at klarlægge de egentlige uhedsårsager. Man har sikkert i forvejen kendskab til de fleste af disse forhold og deres uheldige indflydelse på trafikanter. Det er således kendt — og taget i betragtning ved færdselslovens § 15 -, at sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn og lignende tilstand kan nedsætte agtpågivenheden og i det hele gøre vedkommende person uegnet til at færdes i trafikken. Samme virkning kan utvivlsomt indtræde som følge af bekymringer, nervøsitet, og i det hele taget optagethed af andre forhold end kørslen. Endelig kan det uden nærmere undersøgelse af færdselsuheldene betragtes som givet, at en væsentlig del af de uheld, som statistikken tilskriver menneskelige fejl, som »egentlig årsag« har ukendskab til færdselsreglerne og navnlig manglende vilje til at rette sig efter dem. Det er næppe sandsynligt, at en yderligere klarlæggelse af de personlige årsager vil give anvisning på andre midler til bekæmpelsen af færdselsuheld end de i øjeblikket anvendte (påtale og straf, evt. frakendelse af førerret, eksamination og lægelig undersøgelse ved førerprøver, propaganda m. v.) eller give oplysning om nye forhold, som man skal have opmærksomheden henvendt på ved

anvendelsen af disse midler. Selv om f. eks. en dyberegående undersøgelse af et vilkårligt valgt udsnit af færdselsuheldene skulle vise, at der, når en person fører motorkøretøj i en vis sindstilstand, særligt hyppigt sker færdselsuheld, er det vanskeligt at se, hvilke særlige foranstaltninger sådanne oplysninger kan give anledning til. Frankendelse af førerret vil en sådan tilstand ikke - i sig selv - kunne begrunde. For så vidt den bevirker nedsættelse af agtpågivenhed med det resultat, at der sker overtrædelse af færdselsloven, vil der efter omstændighederne allerede efter nugældende regler og praksis kunne blive tale om frakendelse. Oplysninger af den nævnte art vil naturligvis kunne motivere særlige propagandafremstød; men der er formentlig selv uden sådanne oplysninger anledning til at advare mod faren ved at føre motorkøretøj, når man befinder sig i en sådan sindstilstand at agtpågivenheden overfor færdselen må antages at være nedsat.

Uden hensyn **til**, om en dyberegående udforskning af de personlige årsager til færdselsuheld kan anses for påkrævet som et led i bestræbelserne for at undgå færdselsuheld, mener udvalget ikke, at motorsagkyndiginstitutionen bør påtage sig sådanne undersøgelser, hvortil der kræves helt andre forudsætninger end de tekniske kvalifikationer, som den repræsenterer; det er vel først og fremmest psykologisk og medicinsk sagkundskab, der ville være behov for til de omhandlede undersøgelser.

Det kan ikke afvises, at en del af de uheld, som statistikken i øjeblikket tilskriver personlige årsager, som påstået i virkeligheden væsentligst skyldes andre forhold (uheldige vejforhold eller materielle fejl), men at disse forhold på grund af den fremgangsmåde, der nu anvendes, ikke altid kommer frem. En nærmere efterprøvning af denne påstand om den nuværende statistiks urigtighed forekommer ønskelig, og på dette område skulle motorsagkyndiginstitutionen have særlige forudsætninger for at yde bistand. Udvalget mener derfor, at der - bortset fra de tilfælde, hvor politiet

af saglige grunde finder tilkaldelse af en teknisk sagkyndig påkrævet, - bør gives forskrifter om tilkaldelse af den sagkyndige i en række vilkårligt valgte tilfælde, således at man herigennem får mulighed for at korrigere færdselsuheldsstatistikens oplysninger om antallet personlige årsager i forhold til de andre årsager. Dette søges opnået gennem det nedenfor under 4 fremsatte forslag om tilkaldelse af de sagkyndige til alle færdselsuheld, der har medført døden eller alvorlige legemsbeskadigelser, - uanset om der er grundlag for at formode, at tekniske eller vejrmæssige forhold har haft indvirkning på uheldet.

For politiets aktioner mod færdselsforseelser og for tilrettelæggelsen af færdselspropagandaen er det af betydning, at man har oplysning om, hvilke forhold der særlig er grund til at gribe ind overfor; men i den henseende giver den nuværende færdselsstatistik formentlig tilstrækkelige oplysninger. Indenfor Københavns politi og politiet i de andre større politikredse følger man til stadighed de statistiske oplysninger om færdselsuheld, og såfremt de viser, at bestemte arter af færdselsforseelser forekommer i stigende antal, instrueres patruljerne om særligt at have opmærksomheden henvendt på og påtale de pågældende forseelser.

#### *b. Ydre årsager (vejforhold, afmærkning, oversigtsforhold, belysning).*

For så vidt angår de ydre årsager til færdselsuheld, først og fremmest forkert afmærkning, belysning eller vejføring, manglende oversigt m. v., forekommer det umiddelbart sandsynligt, at en nærmere undersøgelse vil være af betydning som led i bestræbelserne for at undgå færdselsulykker. Oplysning om sådanne forhold kan videregives til vedkommende myndighed, der kan fjerne eller ændre de forhold, som har vist sig at medføre ulykker. Et sådant samarbejde finder allerede i et betydeligt omfang sted i øjeblikket. Når det ved politiets undersøgelser - evt. med assistance af den motorsagkyndige - viser sig, at vej- eller

afmærkningsforhold m. v. synes at have været medvirkende årsag til et færdselsuheld, underretter man vejmyndighederne herom og stiller forslag om ændring af forholdene - færdselslovens 88 58 og 60 foreskriver udtrykkelig, at vejmyndighederne skal forhandle med politiet om afmærkning og regulerende anlæg på vej - eller træffer selv foranstaltning til ændring af de uheldige forhold, jfr. færdselslovens § 59 om fjernelse af ikke-forskriftsmæssig eller vildledende afmærkning og § 64 om nedskæring af beplantning og fjernelse af markiser og skilte m. v. til ulempe for færdslen.

I København foregår der et nært samarbejde mellem politiets færdselsafdeling og stadsingeniørens direktorat om disse problemer. Københavns politi fører foruden færdselsstatistikken et særligt kartotek over færdselsuheld, der giver oplysning om uheldenes fordeling på de enkelte vejstrækninger. Såfremt der på visse strækninger eller i visse kryds sker særlig mange uheld, indledes der på grundlag af politiets materiale vedrørende uheldene drøftelser med kommunens teknikere angående ændring af vejføring, afmærkning, forbedring af oversigt eller iværksættelse af andre foranstaltninger, der må antages at kunne forebygge færdselsuheld det pågældende sted. Mange sager vedrørende forslag fra de enkelte stationer i København om ændringer af mindre betydning, f. eks. udskiftning eller opsætning af færdselstavler afgøres ved mundtlig forhandling mellem færdselsafdelingen og stadsingeniørens vejkontor. Spørgsmål af videregående betydning drøftes i et af kommunen nedsat udvalg, hvor stadsingeniøren, sporvejsdirektøren, direktøren for Københavns Magistrats 4. afdeling og politiinspektøren i færdselsafdelingen deltager, og hvorfra der afgives indstilling til et besluttende udvalg bestående af politidirektøren og 2 borgmestre. Også udenfor København foregår der et snævert samarbejde mellem politiet og kommunerne om ændring af vej- eller afmærkningsforhold m. v.

Udenfor København henvender politiet sig endvidere i mange tilfælde til rigspoliti- chefen om sagkyndig assistance i sådanne sager. En patrulje fra færdselspolitiet beordres derefter til at besigtige forholdene i forbindelse med den almindelige patrulje- ring og forhandle med politimestrene om, hvilke foranstaltninger der bør søges gennemført. Ordningen har været af stor værdi ikke mindst derved, at den har medvirket til tilvejebringelse af ensartethed i sådanne foranstaltninger landet over. Fra færdsels- politiets side har man endvidere til stadig- hed været opmærksom på, hvorvidt der har været tale om gennemførelse af foran- staltninger af så principiel karakter, at fore- læggelse for justitsministeriet eller minist- riet for offentlige arbejder (vejdirektoratet) har været nødvendig, hvilket man som følge af den nære kontakt mellem rigspoliti- chefen og de 2 ministerier har haft særlige forud- sætninger for at konstatere. I sådanne til- fælde har man foranlediget, at spørgsmålet blev forelagt. Såfremt man indenfor rigs- politichefens færdselsafdeling ved gennem- gang af de til brug for den hurtige statistik indsendte indberetninger, som man mod- tager fra Statistisk departement, konstaterer tilfælde, hvor vejforhold m. v. har været årsag til færdselsuheld, tager afdelingen initiativet til forhandling med vedkommen- de politimester om mulighederne for æn- dring af de pågældende forhold.

Det må dog sikkert erkendes, at politiet som hævdet, ikke altid i tilstrækkelig grad har opmærksomheden henvendt på, om uheldige afmærknings-, oversigts-, vej re- gulerings- eller vejbygningsforhold kan have medvirket til færdselsuheld; de politi- tjenestemænd, der foretager undersøgelse på stedet, har i mange tilfælde ikke de nødvendige forudsætninger for at konsta- tere sådanne forhold. For en væsentlig del af de nævnte uheldsårsager gælder det vel, at der ikke kræves nogen teknisk indsigt for at konstatere deres tilstedeværelse. Når poli- tiet dog overser sådanne forhold, skyldes det formentlig, at mange af de polititjene- stemænd, der sendes ud til undersøgelse på

uheldssteder, savner erfaring i dette arbejde eller ikke har fornøden tid til at tage sig af disse forhold. Det må derfor antages at være af meget væsentlig betydning, at man såvidt muligt hertil anvender polititjenestemænd, der særlig er udtaget til disse undersøgelser. En sådan ordning søges gennemført, dog kun for et begrænset område af landet, ved det nedenfor under C stillede forslag om udvidet lokal færdselspatruljering.

i andre tilfælde vil politiet have behov for teknisk bistand under arbejdet med at finde frem til disse ydre årsager til færdselsuheld; det gælder f. eks., når det drejer sig om fejl ved vejføring eller vejbelægning. Da den motorsagkyndige iøvrigt yder den tekniske bistand ved færdselsuheldsundersøgelser, synes det naturligt samtidig at lade ham undersøge sådanne forhold. Det vil være hensigtsmæssigt, at den sagkyndige på uheldsstedet ser på alle ydre forhold, der kan have haft betydning for uheldet, selv om der måske ikke kræves teknisk sagkundskab for at fastslå deres betydning for uheldet. Gennem sin uddannelse og i kraft af det kendskab til færdsel og køreteknik, som hans arbejde giver, må den sagkyndige antages at være særlig kvalificeret hertil. Udvalget foreslår derfor, at der ved cirkulære til politimestre og motorsagkyndige gives instruktion om, at de sagkyndige, når de tilkaldes til undersøgelse i forbindelse med et færdselsuheld, bør være opmærksom på, om forhold ved vejbanen (vejføring, vejbelægning), afmærkning, belysning, beplantning (eller andet, der begrænser oversigten) kan have medvirket til uheldet. Det bør endvidere ved opstilling af retningslinierne for, i hvilke tilfælde politiet skal rekvirere assistance fra den motorsagkyndige ved færdselsuheld, nævnes, at tilkaldelse af den sagkyndige kan være begrundet, når der er grund til at tro, at forhold ved vejbanen m. v. har haft indflydelse på uheldet, selv om der ikke iøvrigt (af hensyn til mangler ved køretøjer) er grund til at tilkalde den sagkyndige. Endelig bør der gives politiet anvisning på, at der kan være

anledning til at søge bistand hos den sagkyndige i tilfælde, hvor der på en bestemt vejstrækning ret hyppigt indtræder færdselsuheld, uden at det ved undersøgelserne af de enkelte uheld kan konstateres, at vejforhold m. v. har haft indvirkning på uheldet; den motorsagkyndige bør i så fald have overladt politiets akter vedrørende de på strækningen skete uheld til gennemsyn og bør i fornødent omfang foretage undersøgelser på stedet.

Det foran omtalte samarbejde mellem de enkelte politikredse og rigspolitechefen om gennemførelse af færdselsregulerende foranstaltninger bør opretholdes i samme omfang som hidtil ved siden af det foreslåede samarbejde mellem politiet og de motorsagkyndige, idet der må lægges stor vægt på, at der opnås ensartethed i de foranstaltninger, der bringes i anvendelse de forskellige steder. De motorsagkyndiges assistance bør navnlig søges i tilfælde, hvor der er grund til at tro, at erfaringerne fra de enkelte færdselsuheldsundersøgelser er af betydning ved afgørelsen af, hvilke skridt der bør foretages; i andre tilfælde, for eks. hvor der uden forbindelse med bestemte færdselsuheld rejses spørgsmål om ændring af vej- eller afmærkningsforhold, vil det ofte ud fra det foran fremhævede hensyn til ensartetheden være hensigtsmæssigt - foruden den motorsagkyndige - at rekvirere assistance fra rigspolitechefens færdselsafdeling; men iøvrigt må det være overladt til politimesteren i hvert enkelt tilfælde at skønne over, hvilken teknisk sagkundskab han vil søge bistand fra.

### *c. Materiellet (mangler ved køretøjerne).*

Det er en selvfølge, at det af præventive grunde er påkrævet, at fejl eller mangler ved køretøjer, der har været impliceret i færdselsuheld, kommer for en dag og påtales. Det er endvidere nærliggende at antage, at oplysninger om fejl eller mangler ved køretøjer, der har været årsag til indtrufne færdselsuheld, kan udnyttes i arbejdet med at forhindre færdselsuheld. De erfaringer, som de motorsagkyndige har er-

hvervet sig ved undersøgelser af køretøjer i forbindelse med færdselsuheld, har været af stor værdi for deres virksomhed med indregistrerings- og kontrol eftersyn, idet konstateringen af fejl eller beskadigelser af køretøjer, der har været indblandet i færdselsuheld, ikke mindst, når der har været tale om forhold, der har medvirket til uheldet, har virket som en tilskyndelse for den motorsagkyndige til under de andre syn at lægge særlig vægt på kontrollen med, at disse forhold var i orden.

Det kan tænkes, at undersøgelsen afslører fejl ved køretøjer, som vel er vanskelige at konstatere ved indregistrerings- eller kontrol eftersyn, men som dog kan forebygges gennem særlige undersøgelser ved disse syn. Det er naturligvis af den største betydning, at sådanne oplysninger bliver kendt af alle, der deltager i eftersyn. De fleste af de materiemangler, der konstateres ved færdselsuheldsundersøgelser, har dog næppe hver for sig interesse for arbejdet med eftersyn, for så vidt som det drejer sig om mangler, der skyldes svigtende vedligeholdelse af køretøjerne og vedrører forhold, som det er selvfølgelig at påse ved synene (f. eks. utilstrækkelige bremses). Såfremt en bestemt art af disse mangler forekommer særligt hyppigt, kan de imidlertid give anledning til skærpet agtpågivenhed ved eftersynene af de pågældende dele af køretøjerne og eventuelt til en særlig indsats ved landevej seftersyn.

Bekendtgørelsen af de oplysninger fra færdselsuheldsundersøgelserne, der har interesse for arbejdet med syn, bør iværksættes på den måde, at det pålægges de motorsagkyndige at indsende genpart af deres erklæringer om færdselsuheldsundersøgelser til centralledelsen. Centralledelsen kan på grundlag heraf udsende de nødvendige instruktioner til de motorsagkyndige. Materialet vil desuden være af værdi for ledelsen ved typegodkendelser, idet oplysninger om hyppigt forekommende mangler ved bestemte fabrikater af køretøjer kan føre til, at ledelsen skærper kravene til typegodkendelse.

#### 4. Forslag til retningslinier for tilkaldelse til færdselsuheld.

Det er den almindelige opfattelse også indenfor udvalget, at de motorsagkyndige i øjeblikket ikke deltager i færdselsuheldsundersøgelser i det omfang, hvori det er ønskeligt. Dette skyldes, dels at de motorsagkyndige gennem længere tid har været overbelastet med arbejde, og at politiet derfor har været tilbageholdende med hensyn til at rekvirere deres assistance, og dels at man har savnet retningslinier for, i hvilke tilfælde tilkaldelse af den motorsagkyndige skal finde sted, og hvad undersøgelsen skal omfatte. Disse omstændigheder har medført, at der følges forskellig praksis i politikredsene med hensyn til anvendelse af de motorsagkyndige. Bortset fra tilfælde, hvor der skønnes at foreligge mangler ved de i et uheld indblandede køretøjer, sker tilkaldelse navnlig, hvor uheldet har fået alvorlige følger (død eller betydelig personskade). I mange kredse tilkalder politiet desuden den motorsagkyndige, hvor der er sket meget betydelig materiel skade ved et køretøj. Dette har den særlige betydning, at man kan få afgjort, om køretøjets nummerplader bør fjernes på grund af de indtrufne skader. Herved kan man - gennem kravet om syn inden fornyet brug af køretøjet — sikre sig, at køretøjet repareres forsvarligt. Det må af hensyn til det stigende antal køretøjer og det stigende antal ulykker anses for absolut påkrævet, at der snarest gives ensartede retningslinjer for tilkaldelse af sagkyndig assistance til færdselsuheld.

På grundlag af det ovenfor under 3, a-c, anførte foreslår udvalget, at politiet instrueres om at tilkalde assistance fra motorsagkyndiginstitutionen i følgende tilfælde:

1<sup>o</sup>) Hvor politiet efter en foreløbig undersøgelse skønner, at der kan foreligge ikke uvæsentlige mangler ved de i et uheld implicerede køretøjer, eller at forhold vedrørende køretøjerne kan have været medvirkende årsag til uheldet, hvad enten der er tale om tekniske mangler ved køretøjerne, forkert læsning eller lignende.

2<sup>o</sup>) Hvor politiet mener, at uheldige af-



mærknings- eller vejforhold (vejbygning eller vejbelægning, vej regulering, belysning, oversigtsforhold m. v.) kan have medvirket til uheldet, og finder det ønskeligt at have teknisk assistance til en nærmere undersøgelse af disse forhold.

3°) Hvor uheldet har medført døden eller alvorlig personskade, eller hvor der er sket meget betydelig materiel skade -, selv om tilkaldelse ikke er indiceret efter 1° eller 2°.

4°) Hvor tekniske undersøgelser til brug for afgørelse af straf- og erstatningsspørgsmål skønnes påkrævet til konstatering af de implicerede køretøjers placering, hastighed m. v. umiddelbart før uheldet.

Udvalget har i sine foregående bemærkninger for at finde frem til og motivere fast afgrænsede retningslinier for, i hvilket omfang de motorsagkyndige bør tilkaldes, opdelt færdselsuheldsårsagerne i 3 kategorier: personlige årsager, ydre årsager og fejl ved materiellet. Det må dog fremhæves, at kun en mindre del af uheldene kan henføres udelukkende til en enkelt af kategorierne. Ligesom det er klart, at selv en oplagt menneskelig fejl, der under bestemte ydre forhold fører til en ulykke, ikke havde behøvet at få denne konsekvens under særligt gunstige ydre forhold, kunne ulykker, der hovedsageligt må tilskrives ydre forhold eller fejl ved materiellet, måske have været afværget, såfremt føreren af ulykkeskøretøjet havde vist særlig dygtighed. De fleste ulykker indeholder elementer af flere af kategorierne, der indgår i ulykkesbilledet med varierende styrke.

Det følger heraf, at selv om en ulykke domineres af en af faktorerne, f. eks. af en menneskelig fejl hos føreren, vil det ofte være således, at en sådan ulykke vil kunne bidrage til erfaringer f. eks. med hensyn til bestemte vejforholds eller bestemte tekniske konstruktioners indflydelse på ulykkesfrekvensen.

Udvalget anser det derfor for at være et væsentligt led i bekæmpelsen af ulykkesårsager, at der foruden det arbejde, der kan udføres af politiet og domstolene, også ud-

føres et (gerne efterfølgende) arbejde af teknisk sagkyndige, der søger at uddrage erfaringerne af oplysningerne om færdselsuheldene med henblik på at udnytte disse til ad teknisk vej at bekæmpe ulykkerne.

Udvalget har ikke fundet det muligt at udforme mere afgrænsede regler om de motorsagkyndiges medvirken ved bearbejdning af ulykkesmateriale end ovenfor angivet, men skal fremhæve, at man ikke bør føle sig bundet af denne afgrænsning, såfremt der viser sig mulighed for i videre omfang at drage nytte af de sagkyndiges viden i arbejdet med forskningen af ulykkesårsagerne, navnlig ved en bearbejdning af oplysninger fra de motorsagkyndige i den tekniske centralinstans. Det skal dog fremhæves, at en sådan indsats må forudsætte, at der er tale om i forvejen definerede opgaver på områder, hvor de sagkyndige og centralinstansen har særlige forudsætninger for at gøre en indsats, og det bør undgås, at der foretages undersøgelser, der dækkes af andre instanser, f. eks. vejmyndighederne.

Der vil intet være til hinder for, at en sådan teknisk bearbejdelse finder sted efter sagens afslutning; og det er ikke afgørende om motorsagkyndiginstitutionen får adgang til samtlige færdselsager, således at det meget vel kan lade sig gøre at give institutionen en efterfølgende orientering om bestemte grupper af sager. Det er en selvfølge, at sådanne undersøgelser ikke kan begrænses til de ulykker, hvor de sagkyndige har været tilkaldt.

##### *5. Udkast til cirkulære til politimestrene, politidirektøren og de motorsagkyndige om tilkaldelse af de motorsagkyndige til færdselsuheldsundersøgelser.*

Justitsministeriet fastsætter herved følgende retningslinier for anvendelse af de motorsagkyndiges bistand ved politiets undersøgelser af færdselsuheld:

De motorsagkyndige bør tilkaldes:

1°) Hvor politiet efter en foreløbig undersøgelse skønner, at der kan foreligge ikke uvæsentlige mangler ved de i et uheld implicerede køretøjer, eller at forhold ved-

rørende køretøjerne kan have været medvirkende årsag til uheldet, hvad enten der er tale om tekniske mangler ved køretøjerne, forkert læsning eller lignende.

2°) Hvor tekniske undersøgelser til brug for afgørelse af straf- og erstatningsspørgsmål skønnes påkrævet til konstatering af de implicerede køretøjers placering, hastighed m. v. umiddelbart før uheldet.

3°) Hvor uheldet har medført døden eller alvorlig personskaade, eller hvor der er sket meget betydelig materiel skade -, selv om tilkaldelse ikke er indiceret efter 1° eller 2°.

4°) Der kan endvidere være anledning til at søge de motorsagkyndiges bistand i tilfælde, hvor politiet mener, at uheldige afmærknings- eller vejforhold (vejbygning, vejbelægning, vej regulering, belysning, oversigtsforhold m. v.) kan have medvirket til uheldet.

Særlig grund hertil kan foreligge, hvor der på den pågældende vejstrækning hyppigt er indtruffet færdselsuheld, - uden at det hidtil er konstateret, at forhold af den nævnte art har haft indvirkning på uheldene. Den sagkyndige bør i sådanne tilfælde have politiets akter vedrørende de på strækningen skete uheld til gennemsyn og bør i fornødent omfang foretage undersøgelser på stedet.

Det vil iøvrigt være ønskeligt, at der i samme omfang som hidtil søges bistand hos rigspolitechefens færdselsafdeling i spørgsmål vedrørende gennemførelse af færdselsregulerende foranstaltninger.

Den motorsagkyndige bør i alle tilfælde, hvor han tilkaldes til færdselsuheld, uanset efter hvilken af de forannævnte bestemmelser tilkaldelse er sket, medvirke til at klarlægge årsagen til uheldet. Han bør om fornødent vejlede politiet om, hvilke undersøgelser (opmåling, ridstegning, fotografering m. v.) der bør foretages på uheldsstedet, og eventuelt bistå politiet hermed. Såfremt den motorsagkyndige ved undersøgelsen bliver opmærksom på særlige forhold, som han mener er af betydning for bedømmelsen af årsagen til uheldet, bør han i sin erklæring gøre en bemærkning herom. Iøvrigt bør

den sagkyndige kun udtale sig om årsagen til uheldet efter politiets (anklagemyndighedens) begæring.

En genpart af den eller de af den sagkyndige afgivne erklæringer vil inden 14 dage efter udgangen af den måned, i hvilken de er afgivet, være at indsende til de motorsagkyndiges ledelse.

6. Der er ikke i foranstående udkast til cirkulære taget stilling, i hvilke tilfælde undersøgelsen på stedet bør foretages af den sagkyndige selv, og i hvilke tilfælde den kan overlades til hans mekanikeruddannede medhjælper, jfr. bemærkningerne herom foran side 20. Grunden hertil er, at cirkulæret om retningslinierne for de motorsagkyndiges deltagelse i færdselsuheldsundersøgelser efter udvalgets opfattelse bør udsendes straks, og at der ikke ved gennemførelse af den af udvalget foreslåede nyordning af motorsagkyndiginstitutionen i de første år vil være mekanikere til rådighed for institutionen. Som nærmere anført i afsnit VII må uddannelsen af mekanikere til arbejdet med eftersyn påregnes at vare 5 à 6 år.

## **B. Periodiske eftersyn af last- og varemotorkøretøjer.**

Den tidligere gældende motorlov, lovbekendtgørelse nr. 131 af 14/4 1932, hjemlede kun adgang til periodiske eftersyn af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til personbefordring. I det af justitsministeriets færdselsudvalg udarbejdede udkast til færdselslov var optaget en bestemmelse (§ 11, stk. 3), der gav politiet adgang til at beordre alle registrerede eller godkendte køretøjer, der ikke i de sidste 5 år havde været til eftersyn, fremstillet hertil, og som udvidede adgangen til periodiske syn til at omfatte vare- og lastmotorkøretøjer. Regeringens lovforslag indeholdt i § 13, stk. 3, en bestemmelse svarende hertil; men under forhandlingerne i folketinget udgik bestemmelsen om adgang til eftersyn hvert 5. år af samtlige arter af køretøjer, idet man ikke fandt, at der var fuldt tilstrækkelig anledning til, at det skulle kunne

bestemmes, at personmotorvogne, motorcykler og traktorer skulle fremstilles til periodiske eftersyn. Derimod bevarede man bestemmelsen om adgangen til at anordne periodiske syn af last- og varemotorkøretøjer.

Flere lande har allerede gennemført regler om periodiske eftersyn af disse køretøjer. I *Belgien* foretages eftersyn af last- og varemotorvogne 2 gange om året. I *England* finder eftersyn af lastmotorvogne sted med ikke nærmere oplyste mellemrum. I *Finland* skal alle motorvogne besigtiges én gang årlig. I den pågældende forordning er det foreskrevet, at syn skal ske inden en bestemt termin hvert år; tidspunktet bestemmes af den motorsagkyndige, der indkalder vognene gennem annoncering i pressen, ved opslag på servicestationerne og lignende. I *Frankrig* foretages eftersyn 1 gang årlig af lastmotorvogne med en totalvægt på over 8 tons og af påhængsvogne med en totalvægt på over 7 tons. Tilsvarende regel gælder i *Italien* for alle last og varemotorvogne. I *Norge* skal lastvogne, der anvendes til udlejning, men ikke andre lastvogne efterses mindst 1 gang årlig; de motorsagkyndige indkalder selv køretøjerne efter et kartotek over alle køretøjer i distriktet. I *Schweiz* kan de enkelte kantoner anordne periodiske syn af personmotorvogne og lastmotorvogne; og nogle kantoner har fastsat bestemmelser herom. *Sovjetunionen* har bestemmelser om eftersyn en gang om året af såvel last- og varemotorkøretøjer som personmotorvogne og af de førstnævnte tillige for hver 5-7000 km. I *Sverige* er der ikke foreskrevet periodiske eftersyn af lastmotor-

vogne. I *Vesttyskland* er der foreskrevet eftersyn hvert 2. år af personmotorvogne og last- og varemotorkøretøjer. I *Østrig* finder syn af de samme 2 kategorier af køretøjer sted hvert år; køretøjerne er dog fritaget herfor de første 3 år efter indregistreringen. I *Østtyskland* foretages ligeledes syn af både last- og varemotorkøretøjer og personmotorvogne hvert år.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, hvorvidt der er trang til at udnytte den i færdselsloven indeholdte hjemmel til at fastsætte regler om periodiske syn af last- og varemotorkøretøjer. Til belysning af dette spørgsmål har justitsministeriet efter udvalgets anmodning ved en cirkulæreskrivelse til politimestrene og de motorsagkyndige indfordret nærmere oplysning om de i oktober og november måneder 1956 af politiet i forening med de motorsagkyndige foretagne landevej seftersyn. For at få et så fyldigt materiale som muligt henstillede man, at eftersynene i den nævnte periode blev foretaget i et omfang, der svarede til en forholdsmæssig andel af det i justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948 foreskrevne antal syn; og da det tillige var af betydning, at materialet gav et billede af tilstanden for samtlige køretøjer, som færdes på vejene, anmodede man om, at køretøjerne måtte blive udvalgt vilkårligt uden hensyn til det indtryk, som deres udseende måtte give om vedligeholdelsestilstanden. Man udbad sig oplysninger dels for last- og varemotorvogne, dels for personmotorvogne og motorcykler; og i de til brug ved besvarelsen benyttede skemaer er de undersøgte køretøjer inddelt i nærmere an-

	Last- og vare- vogne	Person- vogne	Motor- cykler	Alle grupper	Sanktion
Antal undersøgte	2620	2050	749	5419	
Heraf i orden	(Antal 1185)	1367	456	3008	
	(% af un- dersøgte 45,2)	66,7	60,9	55,5	
Med mindre mangler	(Antal 682)	415	180	1277	Vejledning.
	(% af un- dersøgte 26,0)	20,2	24,0	23,6	Ikke beordret kontROLSYN.
Med mindre grove mang- ler	(Antal 274)	127	48	449	Notits. Indk. til kontrol- eftersyn
	(% af un- dersøgte 10,5)	6,2	6,4	8,3	Rapport ind- givet + kon- troleftersyn.
Grove mang- ler	(Antal 479)	141	65	685	
	(% af un- dersøgte 18,3)	6,9	8,7	12,6	

givne grupper efter vedligeholdelsestilstanden (grovere mangler, mindre grove mangler, mindre mangler og i orden). Resultatet fremgår af omstående oversigt.

Det fremgår af oversigten, at vedligeholdelsestilstanden for de undersøgte last- og varemotorvogne var væsentlig dårligere end for de øvrige kategorier af køretøjer. Mens  $\frac{2}{3}$  af de undersøgte personvogne og godt 60 % af de undersøgte motorcykler fandtes i orden, gjaldt dette kun 45 % af last- og varemotorvognene. Også med hensyn til grovere mangler – herunder også de i tabellen nævnte »mindre grove mangler« -, der gav anledning til kontroleftersyn, lå last- og varevogne væsentlig ringere end andre kategorier af køretøjer. 28,8 % eller mere end en fjerdedel af last- og varemotorvognene måtte således til kontroleftersyn mod kun 13,1 % af personvognene og 15,1 % af motorcyklerne.

Materialet synes at vise, at der er en særlig trang til periodisk kontrol med last- og varemotorvognene. Herfor taler også den omstændighed, at disse køretøjer gennemgående er udsat for en langt mere intensiv benyttelse og et større slid end personmotorvogne og motorcykler. Da last- og varemotorvognene for en stor del er større og tungere end personmotorvognene, vil fejl ved materiellet (bremser, styretøj, påhængskobling m. v.) ofte kunne få langt betydeligere og alvorligere følger; og hensynet til færdselssikkerheden synes derfor at tilsige særlig påpasselighed med disse køretøjers vedligeholdelsestilstand. En bestemmelse om kontroleftersyn vil tvinge ejerne til at udvise større omhu med køretøjernes vedligeholdelse og fjerne fristelsen for mindre samvittighedsfulde vognmænd til at søge at hævde sig i konkurrencen ved at spare udgifter til nødvendige reparationer eller anvende opslidte, kassable køretøjer.

En under den økonomiske kommission for Europa (ECE) nedsat komité vedrørende vejtransport har i en resolution af 19. marts 1956 anbefalet regeringerne at anordne periodiske syn mindst een gang om

året af (1) motorkøretøjer og påhængsvogne til transport af mere end 8 personer foruden føreren, (2) lastmotorvogne og påhængsvogne hertil og (3) hyrevogne med særlig henblik på undersøgelse af bremse-efektivitet.

Udvalget kan anbefale, at der gives regler om periodiske eftersyn af last- og varemotorvogne. Med hensyn til hyppigheden af eftersynene har man i udvalget drøftet, om der er grund til at anordne syn lige så ofte som med hensyn til køretøjer i erhvervsmæssig personbefordring d.v.s. 4 gange årlig, således at man herigennem praktisk talt kunne gøre eftersyn på landevej af disse køretøjer overflødig. Udvalget har dog ikke villet foreslå en så vidtgående regel, der ville være strengere end de i noget andet land givne forskrifter om periodiske eftersyn af last- og varemotorkøretøjer. Så hyppige eftersyn ville også betyde en voldsom udvidelse af motorsagkyndiginstitutionens arbejdsområde, således at en meget væsentlig udvidelse af arbejdskraften ville blive påkrævet. Antallet af vare- og lastmotorvogne udgjorde ved udgangen af 1956: 107.602. Kvartårlig eftersyn af alle disse køretøjer ville altså betyde en udvidelse med ialt ca. 430.000 eftersyn årligt. Der ville utvivlsomt være betydelige praktiske og administrative vanskeligheder forbundet med en sådan ordning. Det kan til sammenligning oplyses, at antallet af hyrevogne, rutebiler og udlejningsvogne udgør ca. 15.000, og at antallet af kontroleftersyn af disse køretøjer altså udgør ca. 60.000 år-

Da køretøjernes tilstand efter almindelige erfaringer er bedst den første tid efter anskaffelsen, finder udvalget det forsvarligt at undlade kontroleftersyn i de 2 første år efter en fabriksny last- eller varemotorvogns registrering. Derefter bør eftersyn finde sted hvert år. Til gengæld bør eftersyn ved ejerskifte af disse køretøjer helt bortfalde.

Selv en så begrænset regel vil være ensbetydende med en væsentlig udvidelse af de motorsagkyndiges arbejdsbyrde. Hvor stor forøgelsen i arbejdsbyrden vil blive, kan

ikke beregnes med sikkerhed, især fordi man ikke har oplysninger om, hvor mange syn der i øjeblikket foretages af vare- og lastmotorvogne i forbindelse med ejerskifte, og dermed ikke noget grundlag for et skøn over, hvor mange syn der falder bort. Derimod kan antallet af kontroleftersyn af last- og varemotorvogne efter en regel som den ovenfor nævnte, anslås med nogenlunde sikkerhed. Såfremt en sådan regel havde været gældende fra den 1. januar 1957, skulle der i løbet af 1957 antagelig være afholdt godt 90.000 syn. Bestanden af last- og varemotorvogne udgjorde som nævnt pr. 1. januar 1957: 107.602. Herfra skal trækkes de i løbet af 1956 registrerede nye køretøjer ialt 11.768 samt antallet af køretøjer, som må forventes at ville udgå af registreringen til ophugning; i 1956 udgik ca. 3.500 køretøjer. Der må altså regnes med en udvidelse af de periodiske syn med mindst 150%.

Spørgsmålet om indførelse af periodiske syn af last- og varemotorvogne rejser visse administrative problemer. De periodiske syn af hyrevogne m. fl. er tilrettelagt på den måde, at motorkontorerne på grundlag af særlige fortegnelser over samtlige i politikredsen registrerede hyrevogne m. v. skriftligt tilsiger hvert enkelt køretøj til at møde for den motorsagkyndige på et bestemt tidspunkt; den sagkyndige kontrollerer ved hjælp af genparten af de af motorkontoret udfærdigede fortegnelser, at alle de tilsagte køretøjer fremstilles; og udebliver et tilsagt køretøj, underretter han politiet derom, hvorefter dette kan inddrage køretøjets nummerplader i medfør af færdselslovens § 13, stk. 4. En tilsvarende ordning for last- og varemotorvognenes vedkommende vil utvivlsomt *give* såvel de motorsagkyndige som politiet relativt større besvær dels på grund af det langt større antal køretøjer, og dels fordi der formentlig må regnes med en større udeblivelsesprocent blandt last- og varemotorvognene, hvis ejere som følge af, at syn afholdes sjældnere, i mindre grad end hyrevognsejere vil blive vænnet til at møde til syn.

Udvalget har derfor overvejet, om det vil være muligt at tilrettelægge kontrollen med gennemførelsen af de periodiske syn af last- og varemotorvogne på anden måde. Man kunne lade indkalde til eftersyn ske ved offentlig bekendtgørelse i stedet for som ved de periodiske syn af hyrevogne m. v. ved brev til hver enkelt ejer. Bekendtgørelsen burde i så fald indeholde en opdeling af køretøjerne efter registreringsnumre, således at et passende antal køretøjer blev tilsagt til bestemte dage. Ordningen måtte iøvrigt tilrettelægges således, at den motorsagkyndige underrettede motorkontorerne til notering i registret om de foretagne syn. Motorkontoret kunne herefter efter afslutning af synene gennemgå registret til konstatering af, hvilke køretøjer der ikke var blevet fremstillet til syn på de for de pågældende køretøjer fastsatte dage, og nøjes med at tilsige disse køretøjers ejere til syn. Der burde samtidig pålægges de pågældende en bøde af en bestemt, passende størrelse for udeblivelse fra syn.

Offentlig bekendtgørelse ville dog frembyde visse praktiske vanskeligheder. I mange kredse er last- og varemotorvogne ikke placeret indenfor bestemte nummerserier, hvilket medfører, at bekendtgørelsen ikke kunne gå ud på tilsigelse af et fortløbende antal registreringsnumre, men måtte indeholde en opregning af registreringsnummer for hvert enkelt køretøj, der skulle møde til en bestemt tid. Selv i kredse, hvor last- og varemotorvogne er placeret indenfor bestemte nummerserier, ville en detaljeret opregning af hvert enkelt registreringsnummer kunne blive nødvendig; af hensyn til publikum måtte man utvivlsomt — i al fald så længe man ikke har syningshaller, hvortil synene henlægges — ligesom ved periodiske syn af hyrevogne afholde synene på forskellige pladser indenfor hver politikreds, og de køretøjer, der skulle tilsiges til hvert syningssted, ville ikke være placeret i rækkefølge indenfor den for vare- og lastmotorvogne bestemte nummerserie.

Det fremgår af foranstående, at der selv

med en offentlig bekendtgørelse vil være forbundet et ikke ubetydeligt arbejde for motorkontorerne, hvis hvert enkelt køretøj skal opregnes. Hertil kommer, at den efterfølgende kontrol med, om alle de tilsagte køretøjer var mødt, tilsigelsen af de udeblevne pr. brev, undersøgelsen af, om udeblivelsen burde medføre bøde m. v. utvivlsomt vil forvolde motorkontorerne og politiet iøvrigt betydeligt besvær.

Man har drøftet den mulighed helt at undlade tilsigelse af køretøjerne og i stedet at pålægge ejerne eller brugerne selv at fremstille deres køretøjer efter forløbet af 2 år fra første registrering og derefter hvert følgende år på samme tid. Til kontrol med opfyldelsen af dette påbud og for samtidig at etablere en art erindringssystem for ejere og brugere om, hvornår næste syn skal finde sted, kunne det foreskrives, at der på et synligt sted - for eksempel påklæbet vindspejlet - skal anbringes et mærkat, hvoraf tidspunkt for næste syn fremgår. Mærkatet kan enten fremstilles med forskellig farve år for år eller med tydelig angivelse af næste syningstermin (årstal og måned).

Gennem en sådan ordning vil man automatisk få synene fordelt over hele året. Det kan dog være uheldigt at få det største antal kontroleftersyn i de perioder, hvor der er flest registreringssyn, især da disse perioder erfaringsmæssigt indtræffer indenfor samme måneder år for år. Da de sagkyndiges arbejde således i forvejen er sæsonbetonet, ville det være af betydning, om man i forbindelse med en så væsentlig udvidelse af arbejdet med eftersyn, som der her er tale om, kunne placere de nytilkommende eftersyn på tidspunkter, hvor det øvrige arbejde er af mindre omfang.

Dette vil kunne opnås ved, at motorkontorerne i forbindelse med første registrering af køretøjerne fastsætter tidspunktet for 1. kontroleftersyn og forsyner registreringsattesten med et stempel herom. Der må efter samråd med den motorsagkyndige gives retningslinier for, hvorledes motorkontorpersonalet skal fordele disse »første kontroleftersyn« på de forskellige måneder af

året; men såfremt det viser sig, at der i visse perioder bliver placeret for mange af disse syn, vil man have mulighed for at ændre fordelingen ved, at motorkontorpersonalet straks ophører med at beramme nye kontroleftersyn i de travle perioder og i stedet efter de sagkyndiges anvisning placerer dem på andre tidspunkter af året. Dette vil medføre, at fristen for fremstilling af køretøjet til syn i nogle tilfælde vil blive noget forlænget i forhold til den foreslåede frist på 2 år fra registreringen, hvilket dog skønnes at være af mindre væsentlig betydning. For at undgå ophobning af synene på enkelte (de sidste) dage indenfor de for køretøjerne fastsatte syningsterminer kan man gøre disse relativt korte, en eller to uger.

Ordningens brugbarhed vil være afhængig af, at det udleverede mærkat kan forblive påklæbet på køretøjerne indtil næste syn. Efter hvad der er oplyst for udvalget, er det teknisk muligt at fremstille mærkater, der er tilstrækkelig holdbare hertil.

Man er indenfor udvalget klar over, at undladelse af at føre kontrol med, at alle køretøjer fremstilles til syn indenfor de påbudte terminer, vil medføre, at nogle af de pågældende køretøjers ejere vil unddrage sig pligten til at møde med køretøjerne til syn. Der vil eventuelt kunne forekomme misbrug ved, at mærkater anmeldes som bortkomne, og at de til erstatning herfor udleverede mærkater overføres til andre køretøjer, der ønskes unddraget fra syn. Den lette adgang for politiet til at kontrollere, om pligten til at møde til syn overholdes, vil dog gøre sådanne overtrædelser meget risikable, og der vil sikkert kun blive tale om et mindre antal. Iøvrigt bør man efter udvalgets opfattelse snarere acceptere, at nogle få procent af køretøjerne unddrages syn, end pålægge motorkontorerne og politiet iøvrigt det betydelige arbejde og besvær, som en fuldstændig kontrol med overholdelsen af mødepligten vil medføre. En del overtrædelser vil formentlig kunne undgås ved, at man søger kontakt med vognmandsorganisationerne med henblik på at få ordningen bekendtgjort for deres medlemmer

og indskærpet betydningen af, at pligten til at møde til syn overholdes.

Ved den tidligere omtalte bekendtgørelse af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer er der indført den ordning, at gebyrerne for syn herunder periodiske syn af hyrevogne skal berigtiges ved stempelmærker. Der synes ikke at være noget til hinder for at indføre en tilsvarende ordning vedrørende fremstillingen af last- og varemotorvogne til periodisk syn, således at forudgående henvendelse om betaling af gebyr til motorkontoret undgås.

Et medlem (Vestergaard), der er enig med flertallet i, at der bør foreskrives periodisk syn af last- og varemotorvogne, har ikke

kunnet tiltræde forslaget om at undlade tilsigelse af hver enkelt køretøj sej er. Mindretallet mener ikke, at arbejdet med tilsigelse og kontrollen med, at tilsigelserne efterkommes, vil blive så byrdefuldt, som flertallet antager, og frygter for, at de ejere, som er mest efterladende med hensyn til vedligeholdelsen af deres køretøjer, og hvis køretøjer derfor trænger mest til periodisk eftersyn, i vid udstrækning vil søge at unddrag sig pligten, og at de under de foreslåede utilstrækkelige kontrolforanstaltninger vil få held dertil.

Udvalgets forslag er nærmere udformet i nedenstående udkast til bekendtgørelse.

### **Udkast til bekendtgørelse om kontroleftersyn af varemotorvogne, lastmotorvogne samt påhængs- og sættevogne hertil.**

I medfør af § 13, stk. 3 i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955 fastsættes herved følgende:

Varemotorvogne, lastmotorvogne samt påhængs- og sættevogne og registreringspligtige påhængsredskaber, der er registreret og godkendt til at trækkes af vare- og lastmotorvogne, skal, når der er forløbet 2 år fra køretøjets første registrering, og derefter hvert følgende år fremstilles til eftersyn af, om køretøjet fortsat opfylder betingelserne for registrering.

Har et køretøj været afmeldt i mere end 3 måneder, fastsættes ved fornyet registrering en ny frist på 1 år for syn i henhold til nærværende bekendtgørelse.

Ved første registrering af et af de i § 1 omhandlede køretøjer fastsætter politiet et bestemt tidsrum, indenfor hvilken det påhviler den til enhver tid værende ejer (bru-

ger) af køretøjet at anmelde det til syn. Tidsrummet angives ved stempel på registreringsattesten.

Samtidig udleverer politiet til påklæbning på køretøjets vindspejl et mærkat forsynet med tydelig angivelse af årstal og måned, hvori syn skal ske (Eks.: 60-5 d.v.s. maj 1960). Der udleveres intet mærkat til påhængs- eller sættevogn (påhængsredskab).

Anmeldelse til syn sker - eventuelt telefonisk - til den motorsagkyndige i den politikreds, hvor køretøjet er registreret. Den motorsagkyndige fastsætter tidspunktet for synet.

Ved synet afleveres skriftlig anmeldelse på den af justitsministeriet dertil godkendte blanket, ledsaget af køretøjets registreringsattest. Registreringsattesten forsynes med påtegning (stempel) om det foretagne syn og om det tidsrum, indenfor hvilket anmeldelse til næste syn skal finde sted. Samtidig

fjernes det ved første registrering udleverede mærkat, og nyt mærkat med angivelse af årstal og måned, hvori næste syn skal ske, jfr. § 2, stk. 2, udleveres ejeren (brugeren). Den motorsagkyndige fremsender anmeldelsen med påtegning om dato for synet til motorkontoret, der foretager notering herom i registeret.

Ved senere syn forholdes som i stk. 1 og 2 bestemt.

#### § 4.

For synet betales et gebyr på 00,00 kr. for hvert køretøj; for påhængsvogn (sættevogn og påhængsredskab) betales særskilt gebyr. Gebyret erlægges ved, at anmeldelsesblanketten forsynes med stempelmærker for beløbet.

#### 5 5.

Det i §§ 2, stk. 2, og 3, stk. 2, omhandlede mærkat skal forblive på vindspejlet, indtil det på mærkatet foreskrevne syn har fundet sted. Tabes et mærkat eller bliver det ulæseligt ved beskadigelse eller på anden måde ubrugbart, skal dette straks anmeldes for politiet i den kreds, hvor køretøjet er registreret. Politiet udleverer mod forevisning af registreringsattest nyt mærkat. For så vidt det erstattede mærkat ikke er bortkommet, afleveres det samtidig til politiet.

#### 8 6.

Denne bekendtgørelse finder ikke anvendelse på motortankvogne, for hvilke reglerne i justitsministeriets cirkulære nr. 102 af 13. juli 1929 angående eftersyn af motortankvogne, jfr. § 67 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 42 af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer m. v. oprettholdes.

Denne bekendtgørelse træder i kraft den

### C. Udvidelse af færdselspatruljeringen.

En landsomfattende patruljering udføres af rigspolitichefens færdselsafdeling (statens færdselspoliti). Afdelingen har 12 patruljevogne, der med 2 mand i hver patrulje er i drift hele året. Denne gruppe svarer til

det tidligere, udelukkende af teknikere bestående færdselspoliti; senere er man gået over til at lade patruljerne bestå af 1 tekniker (ingeniør) og 1 anden polititjenestemand, men i de seneste år har antallet af teknikere i færdselspolitiet været reduceret, således at de fleste af disse patruljer har bestået af ikke tekniske polititjenestemænd. Der er dog for ganske nylig ansat 5 ingeniører i færdselspolitiet i den hensigt påny at få dannet blandede patruljer af teknisk og ikke-teknisk personale.

I perioden 1/4-1/11 disponerer afdelingen endvidere over 60 mand, der patruljerer på motorcykle. Halvdelen af dette mandskab er fast stationeret i afdelingen og patruljerer den resterende del af året i motorvogne (2 mand i hver vogn). Resten af mandskabet er kun udlånt til afdelingen i den ovenfor nævnte periode; den øvrige del af året gør de tjeneste i politikredsene. Afdelingen omfatter endelig de såkaldte hovedvejspatruljer, der består af 45 mand inddelt i 9 hold. Hvert hold (5 mand) patruljerer 16 timer i døgnet 2 og 2 i hver 8 timer med 1 mand som afløser. Patruljerne, der kører hele året i motorvogn, dækker hovedvej 1 fra København til Kolding - 2 hold på Sjælland, 2 på Fyn og 1 i Jylland (Vejle), der tillige patruljerer på hovedvej 10 fra Kolding til Vejle og hovedvej 18 fra Snoghøj til Vejle - hovedvej 2 fra København til Gedser med 1 hold og hovedvej 10 fra Krusaa til Rold Skov med 1 hold på strækningen fra Krusaa til Kolding, 1 hold på strækningen fra Vejle til Århus og 1 hold på strækningen fra Århus til Rold Skov.

Lokalt finder en egentlig motoriseret færdselspatruljering kun sted i København og de største politikredse i den øvrige del af landet, hvor der er oprettet særlige færdselsafdelinger. I København patruljeres der i tiden fra kl. 7-23 med indtil 4 motorvogne og 10-20 motorcykler ad gangen, den samlede patruljestyrke udgør 90 mand; i Frederiksberg birk er der udtaget 6 mand til færdselskontrol på motorcykler, og der patruljeres med 2 å 3 motorcykler i tidsrum-



met kl. 7-19, i nordre birk patruljeres der indenfor Gentofte politidistrikt med 2 motorcykler i tidsrummet kl. 7-23, i sdr. birk patruljeres der i Rødovre politidistrikt med 2 motorcykler 6 timer daglig. I sommerhalvåret får birkernes politikredse desuden assistance fra Københavns politi, der på lørdage og søndage af patruljerer alle udfaldsveje fra København også på strækningerne 1 birkerne. I Odense patruljeres med indtil 3 motorcykler kl. 6,30-22,30, i Århus med 2 motorcykler kl. 8-24 og i Ålborg med 3 motorcykler kl. 7-23. Det er udvalget bekendt, at der nogle steder i landet i perioder finder et samarbejde sted mellem tilgrænsende politikredse om færdselspatruljering indenfor det fælles område. Endvidere er ordenspolitiets patruljevogne i samtlige kredse instrueret om at være opmærksomme på og påtale færdselsforseelser. Endelig skal nævnes den landevej skontrol, der foretages af de motorsagkyndige sammen med politiet. Kontrollen, som særlig har til formål at påse overholdelsen af de tekniske forskrifter om motordrevne køretøjer, finder sted i alle politikredse, men kun lejlighedsvis og i forholdsvis ringe omfang, jfr. justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948 (ovenfor II, B, 1, b).

Det er udvalgets opfattelse, at en intensivering af færdselskontrollen er ønskelig. Den i efteråret 1956 på udvalgets initiativ foretagne undersøgelse af motorkøretøjernes tilstand, der er omtalt nærmere i foranstående afsnit, viser, at der er trang til en skærpet kontrol med køretøjernes vedligeholdelsestilstand. Det fremgik af undersøgelsen, at last- og varemotorvogne var væsentlig dårligere vedligeholdet end de øvrige kategorier. Selv om der rådes bod herpå gennem indførelse af periodiske eftersyn i overensstemmelse med udvalgets forslag, vil der dog være behov for en yderligere teknisk kontrol på landevejene; mangler ved køretøjerne kan opstå på væsentlig kortere tid end den periode (mindst 1 år), der kommer til at gå mellem de regelmæssige eftersyn, og den måde, hvorpå køretøjerne benyttes (eks.: Kørsel med overlæs) kan

frembyde en særlig fare for fremkaldelse af mangler. Hertil kommer den meget væsentlige motivering for en udvidelse af landevejssynene, at de giver den eneste mulighed for den tekniske kontrol med personmotor-køretøjer og traktorer i tiden fra de registreres (godkendes), til en omregistrering finder sted.

Også en udvidelse af kontrollen med overholdelsen af færdselsreglerne synes påkrævet. De foran givne oplysninger om den aktuelle færdselspatruljering viser, at den i meget store områder af landet - udenfor de vigtigste hovedvejsstrækninger og de største byer med nærmeste opland har et begrænset omfang, idet en regelmæssig patruljering her kun udføres af rigspolitichefens patruljer. En supplerende lokal færdselspatruljering i disse områder forekommer ønskelig.

Udvalget har drøftet, om den ændrede organisation af motorsagkyndiginstitutionen, som udvalget foreslår, vil åbne mulighed for, at den medvirker til en udvidet lokal færdselspatruljering. Deltagelsen i landevejssyn med politiet vil efter udvalgets forslag komme til at påhvile mekanikere; og da deres opgaver i modsætning til de nuværende motorsagkyndiges bliver begrænset til eftersyn, vil de blive i stand til at afse mere tid til landevejssyn. Man har i udvalget været inde på den tanke at lade assistenterne patruljere sammen med de polititjenestemænd, der er beskikket til afholdelse af førerprøver, i de perioder, hvori de pågældende ikke er beskæftiget med henholdsvis registreringseftersyn og førerprøver. Disse patruljer skulle dels standse motordrevne køretøjer og undersøge, om de opfylder kravene til køretøjers indretning og udstyr samt iøvrigt er i forsvarlig stand, og dels påtale alle færdselsforseelser, som de måtte blive opmærksomme på under patruljeringen. Endvidere skulle de tilkaldes til alle færdselsuheld af nogen betydning og overtage hele undersøgelsen af uheldet. Sådanne patruljer ville utvivlsomt være meget nyttige; deltagerne i patruljerne ville på forhånd gennem deres uddannelse have sær-

lige gode forudsætninger for at løse disse opgaver; desuden ville de gennem beskæftigelsen hermed erhverve sig betydelige erfaringer og stor øvelse i arbejdet. Erfaringerne fra deres øvrige virksomhed henholdsvis ved registreringssyn og førerprøver ville komme dem til nytte under udøvelsen af de her omhandlede funktioner; og disse ville på tilsvarende måde være af værdi under arbejdet med registreringssyn og førerprøver.

Udvalget har dog ikke fundet tilstrækkelig begrundelse for at stille forslag om en sådan mere permanent patruljering for hele landets vedkommende. Udenfor Storkøbenhavn og de største byer i provinsen har trafikken næppe et sådant omfang, at der er behov for en så omfattende patruljering, der ville medføre ret betydelige udgifter. For det første ville den kræve et større personale dels i motorsagkyndiginstitutionen og dels hos politiet; og det ville dernæst blive nødvendigt at anskaffe et større antal patruljevogne. Der ville endvidere være visse praktiske vanskeligheder forbundet med at forene patruljeringen med henholdsvis arbejdet med registreringssyn og arbejdet med førerprøver. Patruljeringen vil være mest påkrævet i forårs- og sommermånederne, hvor trafikken er størst; men disse måneder er erfaringsmæssigt den travleste tid både for registreringssyn og førerprøver, således at personalet i disse perioder ville have dårligst tid til patruljering. For mekanikerassistenternes vedkommende er en udjævning vel mulig gennem placering af de periodiske syn i de måneder, hvor der er færrest registreringssyn; men førerprøverne kan ikke tvangsplaceres på tilsvarende måde.

Udvalget foreslår derimod, at der gives forskrifter om foretagelse af landevej seftersyn i videre omfang end i øjeblikket. Som tidligere omtalt skal de motorsagkyndige efter de gældende bestemmelser deltage i ialt 36 eftersyn årlig (heraf 12 lygteeftersyn). Siden bestemmelserne blev fastsat, ved justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948, er antallet af køretøjer imidlertid blevet mere end fordoblet. An-

tallet af registrerede motorkøretøjer udgjorde 31/12 1948 203.536 og 31/12 1956 486.358; hertil kommer en meget voldsom stigning i traktorenes og motorredskabernes antal, alene af traktorer fandtes der pr. 31/12 1956 57.098, der var registrerede eller godkendt til landbrugstransport m. v. Endelig er praktisk taget hele den store mængde af cykler med hjælpemotor, der findes i dag, kommet til siden 1948. Man har ikke nogen nøjagtig opgørelse over deres antal; men ifølge oplysninger fra forsikringsselskaberne om antallet tegnede ansvarsforsikringer for cykler med hjælpemotor ved udgangen af 1956 fandtes der da over 300.000 af disse køretøjer. Det er ikke foreskrevet, på hvilke tider af året eftersynene skal foretages, hvilket formentlig skyldes, at man ved placeringen har måttet tage hensyn til de mange andre opgaver, der påhviler de motorsagkyndige, og hvis varetagelse har kunnet medføre, at de helt har måttet undlade syn i de travle måneder. Det bør i forbindelse med et nyt cirkulære om foretagelse af landevej seftersyn bestemmes, at landevej ssynene bør være jævnt fordelt over hele året.

Udvalget ville finde det passende, at der i hver kreds afholdes landevej seftersyn 1 gang om ugen, således at det årlige antal syn for hver sagkyndig udvides til 52, heri medregnet lygteeftersynene, der næppe bør holdes adskilt, men indgå i de almindelige landevej ssyn. I cirkulæret bør det derfor foreskrives, at nogle af de 52 syn bør afholdes i lygtetændingstiden; men disse syn bør ikke være begrænset til et eftersyn af køretøjernes lygter. Der bør endvidere gives instruktion om, at man ved landevejssynene skal påtale ikke alene tekniske, men også andre færdselsforseelser. Udvalget skal pege på det ønskelige i, at de polititjenestemænd, der er beskikket til afholdelse af førerprøver, lejlighedsvis kommer til at deltage i landevej ssyn.

For København og Københavns amtsrådsreds (Frederiksberg birk, nordre og søndre birk) må en vedvarende sagkyndig patruljering anses for påkrævet. Antallet af

assistenter ved motorsagkyndig-institutionen bør her fastsættes under hensyntagen til, at der til stadighed i de timer i døgnet, hvor trafikintensiteten er størst - d.v.s. bortset fra tiden kl. 23,00 til 7,00 - skal være 3 à 4 beskæftiget med patruljering sammen med politiet. Det vil være hensigtsmæssigt, at der finder et samarbejde sted mellem patruljerne i disse politikredse. Patruljevognene bør være udstyret med radio, således at de kan dirigeres til de uheldssteder, hvor der er brug for deres assistance, samt medføre de tekniske hjælpemidler, som må anses for nødvendige ved undersøgelserne (vægt, bremsemåler, donkraft m. v.). En tilsvarende ordning bør eventuelt gennemføres i andre politikredse, hvori der findes større byer. Der vil dog ikke være behov for patruljering af samme omfang som i Stor-

københavn. Indtil videre kan en kontinuerlig patruljering med sådanne blandede patruljer kun anses for ønskelig i Århus, Odense og Ålborg politikredse og kun i de perioder på dagen, hvor trafikintensiteten er særlig stor. Det bør overvejes, om patruljeringen ikke tillige bør udstrækkes til de forstadsdistrikter, der ligger i andre politikredse. Indenfor patruljeområdet bør patruljerne dels foretage sædvanlige landevejs-eftersyn og dels over radioen dirigeres til alle færdselsuheld af nogen betydning. Patruljerne bør foretage hele undersøgelsen af uheldet - herunder både afhøringer, opmåling og køretøj seftersyn m. v. - i alle tilfælde, hvor politiet efter de ovenfor under A foreslåede retningslinier skal tilkalde assistance fra motorsagkyndig-institutionen.

## VII.

### Uddannelsen.

#### A. Den hidtil gældende ordning.

De fleste af de motorsagkyndige, der er blevet ansat indenfor de sidste 25 år, har været civil- eller teknikumingeniører og har før deres ansættelse som motorsagkyndig gjort tjeneste i statens færdselspoliti (rigspolitechefens færdselsafdeling). Afdelingen blev oprettet i 1926; og en af dens væsentligste opgaver har været at kontrollere vedligeholdelsestilstanden for de motorkøretøjer, der færdes på vejene. Dette arbejde har været en udmærket forskole til de beslægtede opgaver med eftersyn, som hører med til motorsagkyndighvervet.

Efter 1 à 2 års tjeneste blev de pågældende underkastet en særlig prøve, som var nødvendig for, at de kunne blive beskikket til at foretage de i den dagældende motorlovs § 18, stk. 3, omhandlede eftersyn af motorkøretøjers styre- og bremseapparater. Prøven bestod af en praktisk del, hvorunder eksaminanden på et motorkøretøj skulle demonstrere sit kendskab til dets indretning og påvise, hvorledes det undersøges, om køretøjet er i overensstemmelse med de gældende forskrifter og iøvrigt i forsvarlig stand, samt af en teoretisk del, hvorunder eksaminanden overhørtes i færdselslovgivningen og særlig i de tekniske bestemmelser om motorkøretøjer. Tjenestetiden i færdselspolitiet har i reglen været 4-7 år.

Afdelingen bestod oprindeligt udelukkende af teknikere; i årene efter krigen har man på grund af vanskelighederne ved at skaffe ingeniører til korpset, besat de stil-

linger, der blev ledige ved ingeniørers ansættelse som motorsagkyndige, med polititjenestemænd, således at patruljerne kom til at bestå af en tekniker og en polititjenestemand. I den seneste tid er korpset blevet udvidet med et stort antal polititjenestemænd, og de fleste patruljer består nu udelukkende af polititjenestemænd, jfr fremstillingen ovenfor under VI, C.

Ansættelse som motorsagkyndig har hidtil været betinget af, at aspiranterne har bestået en særlig prøve for motorsagkyndige, som er blevet afholdt i forbindelse med besættelse af ledige stillinger som motorsagkyndige. Prøven har omfattet:

- 1) en mundtlig prøve, der viser, om ansøgeren er tilstrækkelig bekendt med motor- og færdselsloven og ministeriets bekendtgørelser og cirkulærer vedrørende motorkøretøjer samt den teoretisk tekniske baggrund herfor.
- 2) en praktisk prøve, der godtgør ansøgerens kendskab til motorkøretøjers indretning og brug, og
- 3) en skriftlig prøve, der viser, om ansøgeren er i stand til i kort og præcis form at affatte en teknisk rapport, herunder at udføre elementære automobiltekniske beregninger med de for disse nødvendige matematiske udregninger.

#### B. Udvalgets forslag.

I afsnit IV er der taget stilling til, hvilke kvalifikationer der skal være til stede hos de personer, der skal udføre de forskellige syn og førerprøver. Diskussionen drejede

sig navnlig om, hvorvidt en teoretisk teknisk uddannelse er nødvendig; og et flertal nåede til enighed om, at de pågældende forretninger bør udføres dels af ingeniøruddannede, dels af personer med praktisk teknisk uddannelse (mekanikere) og dels af polititjenestemænd. I det følgende skal det for hver af de 3 grupper nærmere undersøges, hvilke forhåndskvalifikationer (eksamen, faglig uddannelse) der bør forlanges ved ansættelsen, og hvilken uddannelse der derefter bør gives de pågældende for at gøre dem egnede til de særlige opgaver.

### 1. Motorsagkyndige,

#### a. Forudgående kvalifikationer.

Som tidligere nævnt har de fleste af de motorsagkyndige, der er ansat inden for de seneste år, været enten civilingeniører eller teknikumingeniører. Det må antages (jfr. betænkning nr. 121 angående de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold, side 25), at de opgaver, som efterhånden er blevet overladt de sagkyndige, har medført, at uddannelse som ingeniør i almindelighed bør være en betingelse for ansættelse som motorsagkyndig. Der har derimod efter de hidtil gjorte erfaringer ikke været grund til at foretrække den ene af de 2 arter af ingeniører fremfor den anden, idet begge grupper har vist sig lige egnede til hvervet som motorsagkyndige (anførte sted, side 26). De ændringer i organisationen af motorsagkyndiginstitutionen, som udvalget foreslår, vil medføre, at en meget væsentlig del af de motorsagkyndiges nuværende opgaver - dels ikke-tekniske forretninger (førerprøver) og dels mindre komplicerede tekniske forretninger (syn) - udskilles fra de ingeniøruddannede sagkyndiges arbejdsområde, og at der til gengæld herunder inddrages nye opgaver af kvalificeret teknisk karakter (undersøgelse af færdselsuheld samt, under tjenesten i centralledelsen, typogodkendelser). Samtidig med denne omlægning, der vil stille krav om større teknisk sagkundskab hos de motorsagkyndige, overdrages der dem en række administrative funktioner, idet de hver især får et større

stedligt område og skal vejlede og føre tilsyn med de andre teknikere (mekanikerne) indenfor området.

Udvalget finder, at omlægningen af motorsagkyndig-stillingerne og oprettelsen af en centralledelse med kvalificerede tekniske opgaver kan begrunde, at der i videre omfang, end det hidtil har været anset for påkrævet (jfr. den ovenfor omtalte betænkning nr. 121), ansættes civilingeniører i stillingerne som motorsagkyndige; men stillingerne bør ikke være forbeholdt civilingeniører, idet det må antages, at også teknikumingeniører eller personer med anden ingeniøruddannelse kan være i besiddelse af de nødvendige kvalifikationer for ansættelse som motorsagkyndig.

#### b. Uddannelsen til stillingen

Som hidtil bør de sagkyndige gøre tjeneste i færdselspolitiet for herigennem at få det nødvendige *praktiske* kendskab til undersøgelsen af motorkøretøjer. Forinden en ingeniør ansættes i færdselspolitiet, bør der under hensyn til, at den pågældende senere varigt skal ansættes i motorsagkyndiginstitutionen, gives dennes ledelse lejlighed til at udtale sig om ansøgerens kvalifikationer.

Ingeniørerne bør i begyndelsen patruljere sammen med en tekniker for at blive sat ind i fremgangsmåden ved de tekniske undersøgelser. Efter en passende tid bør de gennemgå en særlig prøve svarende til den tidligere § 18 prøve. Når de har bestået denne prøve, kan det overlades dem at foretage de tekniske undersøgelser på egen hånd; og der er herefter intet til hinder for, at de patruljerer sammen med en polititjenestemand, der særlig skal tage sig af de ikke tekniske færdselsforsøelser.

Ved fastsættelsen af varigheden af ingeniørernes tjeneste i færdselspolitiet må det tages i betragtning, at de ikke, modsat mekanikerne, under deres senere virksomhed som sagkyndig skal beskæftige sig med de samme opgaver, som de varetager i færdselspolitiet. Kendskabet til de almindelige tekniske undersøgelser kræves dels af hensyn til det tilsyn, som de senere i deres egen-

skab af motorsagkyndige skal udøve med mekanikernes synsvirksomhed, og dels som et nødvendigt grundlag for udførelsen af de mere komplicerede tilfælde af eftersyn, som de under tjenesten som motorsagkyndig selv skal foretage. Der er derfor af hensyn til ingeniørernes uddannelse næppe behov for, at de gør tjeneste i færdselspolitiet i længere tid. En ret kort tids patruljering efter bestået prøve, d.v.s. en samlet tjenestetid på ca. 2 år, skulle herefter være tilstrækkelig. Heroverfor står dog færdselspolitiets interesse i at have erfarne ingeniører til rådighed i færdselspolitiet dels ved uddannelsen af andre ingeniører og mekanikere og vejledning af disse og dels som bistand for færdselspolitiets ledelse ved afgørelsen af, hvilke af de i afdelingen tjenstgørende teknikere der kan anses for egnede til at fortsætte som motorsagkyndige og mekanikere i kredsene. Udvalget vil herefter anse en tjenestetid på 3 år for passende.

Ingeniørerne bør endvidere som led i uddannelsen forrette tjeneste i centralledelsen, hvis væsentligste ingeniørmæssige arbejdskraft forudsættes at komme til at bestå af aspiranter til motorsagkyndigstillingerne. Som led i tjenesten i centralledelsen vil de kunne anvendes som vikarer for motorsagkyndige i sygdomstilfælde.

Endelig bør ingeniørerne en kortere tid virke som assistenter hos en motorsagkyndig.

Det kan ikke anses for nødvendigt at opretholde kravet om, at man skal bestå en særlig prøve for at blive motorsagkyndig. Under den forudgående tjeneste i færdselspolitiet, i centralledelsen og hos en motorsagkyndig bliver der lejlighed til at konstatere, om aspiranterne til motorsagkyndigstillingerne egner sig hertil. Ledelsen af de pågældende institutioner bør gensidig underrette hinanden om aspiranternes kvalifikationer.

Regner man med en tjenestetid i centralledelsen på 2 år og som assistent hos en sagkyndig i 1 år, bliver den samlede uddannelses- tid for ingeniører ca. 6 år. På grund af den forudgående uddannelse må man regne med

en alder på 27 år ved ansættelse i færdselspolitiet, således at ingeniørerne ved udnævnelse til motorsagkyndig må påregnes at være mindst 33 år. Det er dog klart, at den angivne uddannelses- tid ikke altid vil kunne overholdes i praksis, idet varigheden jo må afhænge af, hvornår der indtræder ledighed i en motorsagkyndigstilling. De foreslåede terminer for tjenesten på hvert uddannelses- trin kan ligeledes kun anses for omtrentlige; tjenestens varighed må i hvert enkelt tilfælde navnlig afhænge af behovet for arbejdskraft på de forskellige tjenestesteder. Der bør under hensyntagen hertil også kunne blive tale om gentagen tjeneste på et tidligere »uddannelses- trin« f. eks. i færdselspolitiet, når den nødvendige uddannelses- tid er afsluttet, og der endnu ikke foreligger nogen ledig motorsagkyndig- stilling.

## 2. Mekanikerne.

### a. Forudgående kvalifikationer.

Det bør normalt kræves, at de har svendebrev som mekanikere; men det bør ikke være udelukket at tage andre med en lignende uddannelse f. eks. særlig kvalificerede maskinarbejdere.

### b. Uddannelsen til stillingen.

De motorsagkyndige har som nævnt gennem en årrække fået den væsentligste del af deres uddannelse i statens færdselspoliti (rigspolitechefens færdselsaf deling). Da tjenesten i denne afdeling har vist sig at give et godt grundlag for de motorsagkyndiges senere virksomhed, herunder særlig for deres arbejde med eftersyn i forbindelse med indregistrering og på landevej, og da disse opgaver ifølge udvalgets forslag fremtidig skal udføres af mekanikere, finder udvalget, at mekanikerne ligeledes, inden de ansættes i kredsene, bør gøre tjeneste i rigspolitechefens færdselsafdeling en passende tid. Forinden ansættelsen af mekanikerne i færdselspolitiet, bør der ligesom ved ansættelsen af ingeniører forhandles med motorsagkyndiginstitutionens ledelse.

Mekanikerne bør som under tjenesten indenfor motorsagkyndiginstitutionen have

adgang til at søge vejledning hos ingeniører i tilfælde, hvor der under deres arbejde opstår tekniske problemer, som de ikke selv har forudsætninger for at løse. Da aspiranterne til motorsagkyndigstillingerne fortsat skal have en del af deres uddannelse i færdselspolitiet, vil disse kunne give mekanikerne den fornødne vejledning.

Mekanikerne bør ligesom ingeniørerne i færdselspolitiet patruljere sammen med en mere erfaren tekniker (ingeniør eller mekaniker), indtil de har sat sig grundigt ind i arbejdet med de tekniske undersøgelser. De bør under tjenesten gennemgå dels det almindelige kortvarige begynderkursus for polititjenestemænd og dels et kursus i færdselslovgivningen herunder særlig reglerne om køretøjers indretning og udstyr. Inden det overlades dem at foretage tekniske undersøgelser på egen hånd, bør de ligesom ingeniørerne underkastes en særlig prøve. Prøven, der bør være fælles for ingeniører og mekanikere, må eventuelt tillempes noget i forhold til den hidtidige § 18 prøve under hensyn til mekanikernes begrænsede teoretiske kundskaber. Efter at have bestået prøven kan de patruljere sammen med en af de i afdelingen tjenestegørende polititjenestemænd.

Ved fastlæggelse af varigheden af mekanikernes tjeneste i færdselspolitiet må det tages i betragtning, at det af hensyn til oplæring af nyansatte er nødvendigt, at der til stadighed findes en del mekanikere i afdelingen. Fra færdselsafdelingens side må man yderligere være interesseret i at beholde dem så længe, at man opnår at få virkelig gavn af deres arbejde. Udvalget vil anse en tjenestetid på ca. 5 år for passende.

Efter endt tjeneste i færdselspolitiet vil det være nødvendigt at lade mekanikerne virke en passende tid som assistent for en motorsagkyndig under dennes stadige tilsyn, inden de sættes til selvstændigt at varetage de almindelige syn indenfor en kreds. Udvalget skønner, at assistenttiden bør have en varighed af 1 à 2 år.

Den samlede uddannelsestid bliver herafter normalt ca. 6 år. Med hensyn til ud-

dannelsestidens faktiske varighed og muligheden for, at man i praksis må fravige de angivne terminer for tjeneste i færdselspolitiet og i kredsene samt eventuelt beordre mekanikerne til fornyet tjeneste i færdselspolitiet efter tjeneste i kredsene, gælder samme synspunkter, som er anført ovenfor vedrørende ingeniørerne. Såfremt man regner med, at de pågældende ved ansættelsen i færdselspolitiet bør have den normale alder for ansættelse i politiet (indtil 25 år), vil de ved påbegyndelsen af deres egentlige virksomhed være ca. 30 år gammel, hvilket må anses for passende.

### 3. Polititjenestemænd.

#### a. Forudgående tjeneste.

Der bør så vidt muligt kun udtages politifolk, der i deres hidtidige tjeneste har beskæftiget sig særlig med færdselsforhold, færdselspatruljering og eventuelt tillige behandling af færdselsuheldssager. Politifolk, der har gjort tjeneste i rigspolitichefens færdselsafdeling, må anses for særlig egnede. Politipersonalet i afdelingen består næsten udelukkende af turnustjenestegørende og er tilstrækkeligt stort til, at de politifolk, der er behov for til føreprøver, i al fald med tiden kan få deres uddannelse indenfor afdelingen. Udover en fast stab på 1 politikommissær og 4 politiassistenter samt det tekniske personale er der i afdelingen stationeret 49 polititjenestemænd på en 4-8 årig turnus og 30 polititjenestemænd, der indkaldes til tjeneste i afdelingen hvert år i perioden 1/4-1/11.

For at opnå beskikkelse til at afholde førerprøve bør vedkommende enten have haft den længere varende turnustjeneste i afdelingen eller have gjort tjeneste i flere sæsoner (1/4-1/11). Tjeneste i Københavns politis færdselsafdeling eller i en tilsvarende afdeling i en af de større politikredse, bør kunne sidestilles med tjeneste i rigspolitichefens afdeling.

#### b. Prøve.

Det bør som hidtil være en betingelse, at de pågældende polititjenestemænd un-

derkaster sig en særlig prøve til konstatering af, om de har de nødvendige forudsætninger for at afholde førerprøver.

Udvalget har overvejet, om man fortsat bør lade de pågældende indstille sig til kørelærerprøve, eller om der bør etableres en særlig prøve. Udvalget finder, at der i det væsentlige bør stilles samme krav som ved kørelærerprøven, jfr. herved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 24. juni 1955 §§ 4-8; men man vil dog anse det for hensigtsmæssigt, at der etableres en særlig prøve for de pågældende polititjenestemænd på statens politiskole. Man vil herved kunne opnå større ensartethed i kravene ved disse prøver, end der er mulighed for at opnå ved kørelærerprøverne, der afholdes i forskellige byer og for forskellige prøvekommissioner. Endvidere vil kravene ved en sådan særlig prøve kunne indrettes fuldstændig efter de behov, som den særlige arbejdsopgave (afholdelse af førerprøver) kræver, og som ikke helt falder sammen med, hvad der er nødvendigt for at drive virksomhed som kørelærer.

Kravene til egen kørsel bør formentlig være de samme som ved kørelærerprøven d.v.s. de samme, som stilles ved prøver for førerbevis til erhvervs-mæssig personbefordring; og det samme bør formentlig gælde med hensyn til det praktiske kendskab til motorkøretøjets indretning, jfr. § 5 i den forannævnte bekendtgørelse. I stedet for de pædagogiske evner, som kræves ved undervisningsprøven for kørelærere, bør der derimod ved prøven for de politifolk, der skal være eksaminatorer, lægges vægt på evnen til at bedømme andres kørsel, til at redegøre for de under kørslen begåede fejl samt til at foretage en korrekt og klar overhøring i de teoretiske spørgsmål, som kræves ved førerprøver. Undervisningsprøven bør derfor erstattes af en eksaminationsprøve, hvorunder aspiranten skal afholde en praktisk køreprøve og en teoretisk overhøring. Bagefter skal han give en bedømmelse af elevens præstation og begrunde det resul-

tat, han kommer til, idet han i givet fald skal opregne de fejl, som begås under prøven.

Den teoretiske prøve bør tilrettelægges som ved kørelærerprøven, jfr. bekendtgørelsens § 6; der bør dog eventuelt stilles noget strengere krav, for så vidt angår kendskabet til færdselsreglerne.

Oplæring til prøven bør ske ved et kortvarigt kursus på politiskolen, omfattende følgende fag:

1. *Færdselslære.* Der skal herunder også lægges vægt på at bibringe aspiranterne forståelse af, under hvilken form eksamination af elever i færdselsreglerne bør foregå, og hvilke regler der særlig bør kræves kendskab til.

2. *Motorteori.* Undervisningen, der bør foretages af en motorsagkyndig, skal dels give aspiranterne det samme kendskab til køretøjers indretning, som kræves ved kørelærerprøve, og dels belære dem om, hvad en eksamination af aspiranter i kendskabet til køretøjet bør omfatte.

3. *Kørsel.* Aspiranterne bør øves i kørsel i almindelig personmotorvogn og motorcykle med og uden sidevogn. Endvidere bør der herunder gives dem lejlighed til at overvære øvelseskørsel med elever både i motorvogn og på motorcykle samt til selv at forsøge at foretage oplæring.

4. *Førerprøver.* Aspiranterne bør overvære kørsel og eksamination ved førerprøver.

En oplæring efter foranstående retningslinier er efter forudgående drøftelse i udvalget påbegyndt på politiskolen i efteråret 1957. Justitsministeriet har samtidig nedsat en særlig prøvekommission til eksamination af de pågældende polititjenestemænd. Til medlemmer af kommissionen er beskikket 3 tjenestemænd i justitsministeriet, 3 repræsentanter for politiledelsen (en politimester, en politiinspektør hos rigspolitichefen og en politiinspektør i Københavns politi) og 3 motorsagkyndige. Kommissionen består ved hver eksamination af 3 medlemmer (en af hver kategori).



## VIII.

### **Detallerne i den administrative opbygning af lokale instanser og centralledelse.**

I afsnit IV er der taget stilling til, hvilke kvalifikationer der må anses for nødvendige for udførelsen af de opgaver, som hidtil har været varetaget af de motorsagkyndige, i afsnit V har udvalget redegjort for sit syn på opbygningen af de instanser, der skal varetage opgaverne i fremtiden; og i afsnit VI er der endelig stillet forslag om henlæggelse af visse nye opgaver til de pågældende instanser.

I det følgende afsnit skal der foretages en detaljeret udformning af udvalgets forslag om den fremtidige opbygning af de myndigheder, der skal udføre de i de foregående afsnit opregnede opgaver.

#### **A. Førerprøver.**

Efter udvalgets forslag fordeles førerprøverne fremtidig således:

Førerprøver, herunder til erhvervsmæssig personbefordring, med motorvogn indtil 3500 kg totalvægt og motorcykel. Særlig eksaminerede polititjenestemænd.

Andre førerprøver (motorvogn over 3500 kg totalvægt, motorvogn med påhængsvogn og invalideprøver). Motorsagkyndige.

I de kredse, hvor polititjenestemænd afholder førerprøver, har man hidtil anvendt samme forretningsgang vedrørende berømmelse af førerprøver, som er foreskrevet for de af de motorsagkyndige afholdte prøver (justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer § 46, jfr. nu § 7 i justitsministeriets bekendtgø-

reise af 18. marts 1958 om førerprøver og førerbeviser), d. v. s. motorkontoret har henvist ansøgere om førerbevis til at rette henvendelse til vedkommende polititjenestemand for at træffe aftale om tid og sted for prøvens afholdelse. I Storkøbenhavn (København, Frederiksberg og Københavns amts nordre og søndre birker), hvor de almindelige førerprøver med motorvogn indtil 2500 kg og motorcykle siden den 1. maj 1957 er blevet afholdt af politiet, varetages fordelingen af førerprøverne dog af Københavns politis motorkontor. Dette betyder, at personer hjemmehørende i birkerne af disses motorkontorer henvises til at træffe aftale om tid og sted for prøven med Københavns politis motorkontor, og at personer hjemmehørende i Københavns kommune straks ved afleveringen af førerbevisansøgning med bilag til motorkontoret får fastsat tid og sted for førerprøven.

Udvalget finder det ønskeligt, at en ordning svarende til den i Københavns kommune praktiserede, hvorved publikum spares for en henvendelse til politiet, så vidt muligt indføres i alle politikredse, hvor førerprøverne afholdes af politiet. Den i § 46 i nævnte bekendtgørelse fastsatte ordning må være begrundet med, at førerprøverne er blevet afholdt af en af politiet uafhængig instans, der har haft andre opgaver at varetage end førerprøver og derfor har måttet have adgang til selv at beramme førerprøverne på den måde, det stemte bedst med

hans øvrige forretninger. Tilsvarende synspunkter gør sig ikke gældende for polititjenestemændenes vedkommende. Det vil kunne meddeles motorkontoret, hvilke tidsrum hver politimand har til rådighed til førerprøver, således at motorkontorpersonalet kan beramme prøverne. Herved undgår man nødvendigheden af særligt kontor og bestemt træffetid for de pågældende politifolk. Iflg. § 10 i den forannævnte bekendtgørelse af marts 1958 foretages der fra den 1. maj 1958 en opdeling af førerprøver i en teoretisk del, der afholdes først, og en praktisk prøve, der først afholdes, når den teoretiske prøve er bestået, formentlig ofte nogle dage efter denne prøve. Det må efter det for udvalget oplyste påregnes, at ordningen i al fald i større kredse vil blive, at den der skal afholde førerprøver, vil afsætte en eller flere bestemte dage hver uge til afholdelse af teoriprøve. Motorkontoret vil i så fald alene behøve at fastsætte et tidspunkt for teoriprøve på en af disse dage, idet senere (praktisk eller ny teoretisk) prøve, hvis afholdelse vil være afhængig af resultatet af den første teoriprøve, må aftales med den prøvesagkyndige. Denne må så efter hver teoriprøvedag underrette motorkontoret om, hvilke tider der på senere prøvedage er besat med omprøver i teori.

For så vidt angår de førerprøver, der skal afholdes af de motorsagkyndige (herunder også de almindelige førerprøver med motorvogn og motorcykle i den overgangsperiode, hvori de fortsat af arbejdsmæssige grunde skal udføres af de sagkyndige) må motorkontorerne som hidtil henvise ansøgere til at træffe aftale med de motorsagkyndige om tid og sted for prøven.

Om fremgangsmåden ved afholdelse af førerprøver henvises til fremstillingen ovenfor i afsnit II B, 2.

2. Klager over førerprøver bør, hvad enten de vedrører resultatet af prøven eller eksaminators optræden under prøven, og hvad enten prøve er afholdt af den motorsagkyndige eller en polititjenestemand, som hidtil forelægges for justitsministeriet. Af hensyn til bestræbelserne for i så vidt ud-

strækning som muligt at opnå ensartethed ved bedømmelsen af førerprøver er det ønskeligt, at klagerne afgøres af en central myndighed; og da det i overvejende grad kommer til at dreje sig om ikke-tekniske forretninger, forekommer det rigtigst at lade klagerne gå direkte til justitsministeriet. I tilfælde, hvor det drejer sig om klager over de motorsagkyndige vedrørende tekniske spørgsmål, bør justitsministeriet, forinden afgørelse træffes, forelægge sagen til udtalelse hos den tekniske centralledelse. Iøvrigt bør klager, der indgår henholdsvis til de motorsagkyndige og til politimestrene, forelægges for justitsministeriet med en erklæring henholdsvis fra den sagkyndige og vedkommende polititjenestemand - i sidstnævnte tilfælde tillige med politimesterens indstilling om sagen.

## B. Eftersyn.

1. Vedrørende fordelingen af opgaverne mellem mekaniker og den motorsagkyndige henvises til oversigten ovenfor i afsnit IV A.

Forretningsgangen ved de mekanikerne påhvilende eftersyn bør være den samme, som er fastsat for de motorsagkyndiges virksomhed med syn, §§ 21-23 i justitsministeriets bekendtgørelse af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer samt justitsministeriets vejledning for de motorsagkyndige af 10. oktober 1931. Det bør pålægges mekanikerne at afholde eftersyn et passende antal dage om ugen; og det må i bekendtgørelsen herom tilkendegives publikum, hvilke arter af eftersyn der vil kunne udføres i disse tidsrum, således at de mere komplicerede syn, først og fremmest af store lastvogntog og andre særkonstruktioner henvises til at møde en eller flere dage om ugen, hvor den motorsagkyndige kommer til stede og foretager eftersyn.

Mekanikerne bør iøvrigt kunne handle selvstændigt i samme omfang som de motorsagkyndige, d.v.s. meddele påbud om udbedring af mangler, der konstateres ved syn af de fremstillede køretøjer, og fastsætte en frist for udbedringen, nægte godkendelse

af et køretøj på grund af mangler og give politiet meddelelse herom med anmodning om fjernelse af nummerplader, forlange et køretøj fremstillet til syn på værksted og lignende.

Det er ovenfor i afsnit VII omtalt, at aspiranterne til stillingerne som motorsagkyndig og mekaniker som led i deres uddannelse i en passende periode bør gøre tjeneste som assistent hos en motorsagkyndig. De pågældende aspiranter bør gøre tjeneste i den by indenfor kredsen, hvor den motorsagkyndige har tjenestested; men der er formentlig intet til hinder for, at de, eventuelt efter enkelte dage at have overværet de af den motorsagkyndige og nogle af de uddannede mekanikere afholdte syn, kan udfylde en stilling som assistent inden for kredsen, forudsat at den sagkyndige fører et særligt tilsyn med dem og navnlig i den første tid hyppigt overværer de af aspiranterne foretagne syn.

2. Udvalget har efter justitsministeriets anmodning drøftet spørgsmålet, om den, der afholder syn - hvad enten det er den motorsagkyndige eller mekanikeren - bør have pligt til i alle tilfælde, hvor et køretøj ikke kan godkendes ved første fremstilling, at udfærdige en skriftlig fortegnelse til fremstilleren over, hvilke mangler der skal afhjælpes, før køretøjet kan godkendes. § 28, stk. 3, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer jfr. nu § 21, stk. 3, i justitsministeriets bekendtgørelse af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer m. v., pålægger den motorsagkyndige en sådan pligt, som gælder, uanset om fremstilleren ikke forlanger en skriftlig fortegnelse. Det skal af den skriftlige meddelelse fremgå, hvornår fornyet fremstilling af køretøjet skal finde sted. Bestemmelsen er indsat ved en bekendtgørelse fra justitsministeriet nr. 6 af 7. januar 1944 på grundlag af et forslag i betænkning af juni 1942 fra det af justitsministeriet nedsatte udvalg om de motorsagkyndige i Storkøbenhavn. Baggrunden for forslaget var et ønske fra motorbranchen. I sin begrundelse for forslaget anførte

udvalget, at krav om skriftlig mangelliste kunne forebygge visse klager, der skyldes tvivl om, hvilke krav de motorsagkyndige havde stillet, at der herved åbnedes mulighed for, at personer uden teknisk indsigt kunne fremstille et køretøj, idet risikoen for forvanskning af den motorsagkyndiges krav om udbedring af mangler praktisk taget ville bortfalde, og at ordningen også ville være af interesse for det offentlige, idet man ville have større sikkerhed for, at manglerne blev afhjulpet fuldstændigt, når der straks blev givet en fortegnelse over dem, ligesom den motorsagkyndige i så fald med større styrke kunne fastholde kravet om afhjælpning, uanset hvor mange fremstillinger det måtte give anledning til. Den hidtil bestående adgang for publikum til at forlange en skriftlig mangelfortegnelse fandtes utilstrækkelig, idet en stor del af publikum, der jævnligt har forbindelse med de motorsagkyndige, måtte antages at ville vige tilbage for at gøre disse den ekstra ulemage, som kravet om en skriftlig fortegnelse ville medføre.

Mens bestemmelsen om obligatorisk mangelfortegnelse efter det for udvalget oplyste i det store og hele er blevet overholdt af de motorsagkyndige i provinsen, har de motorsagkyndige i København under det hårde arbejdspress i årene efter krigen ikke set sig i stand til at iagttage bestemmelsen fuldt ud, men har i forståelse med det faste publikum, som fremstiller størstedelen af de køretøjer, der synes i København, undladt at udfærdige skriftlig fortegnelse til disse, som i stedet selv har noteret de af de motorsagkyndige fundne mangler. Justitsministeriet har på grund af den store arbejdsbyrde, der har påhvilet de motorsagkyndige navnlig i de seneste år, ment at måtte acceptere, at skriftlig mangelfortegnelse kun gives, når der fremsættes begæring derom. Det er dog pålagt de motorsagkyndige i alle tilfælde, hvor fremstilleren ikke hører til de personer, der sædvanligvis fremstiller køretøjer til syn, at gøre vedkommende bekendt med hans adgang til at få en skriftlig mangelfortegnelse og på begæring

udfærdige en sådan eller fremsende den til fremstilleren efter opgivet adresse.

Udvalget finder, at de i betænkningen af 1942 anførte grunde for, at der altid skal udfærdiges skriftlig mangelliste, har en sådan vægt, at kravet herom bør fastholdes - hvilket da også er sket ved bekendtgørelse af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer. Man skal i denne forbindelse pege på, at der efter gennemførelsen af den i lov nr. 122 af 12. april 1957 omhandlede ændrede lønordning for de motorsagkyndige er sket en sådan forbedring i de motorsagkyndiges arbejdsforhold, at disse ikke kan være til hinder for, at bestemmelsen om skriftlig fortegnelse nu kræves overholdt. Pligten til at udfærdige skriftlig mangelfortegnelse bør påhvile både den sagkyndige og mekanikeren.

3. Afgørelser truffet af den motorsagkyndige eller af mekanikeren i forbindelse med syn af et køretøj bør som anført ovenfor i afsnit V, B kunne indbringes for centralledelsen. Klager over en mekaniker, der indgives til den sagkyndige, bør af denne efter tilvejebringelse af en erklæring fra mekanikeren og med den sagkyndiges egen indstilling forelægges for centralledelsen.

Den motorsagkyndige bør dog kunne undlade forelæggelse for centralledelsen, såfremt klagen alene vedrører den af mekanikeren truffede afgørelse - ikke tillige hans optræden under forretningen - og den motorsagkyndige finder, at den af mekanikeren truffede afgørelse bør ændres som af klageren ønsket. Nærer den motorsagkyndige tvivl herom, bør han dog forelægge klagen for centralledelsen. Såfremt en klage over en motorsagkyndig eller en mekaniker tillige indeholder en kritik af politiets forhold i forbindelse med eftersyn af et køretøj, bør centralledelsen forelægge sagen for justitsministeriet. Dette gælder dog ikke, hvor klagen over politiet alene går ud på, at dette har lagt den motorsagkyndiges eller mekanikerens afgørelse til grund for sin afgørelse, for eksempel i tilfælde hvor politiet på grundlag af den motorsagkyndiges eller mekanikerens nægtelse af at godkende

et motorkøretøj til registrering meddeler ansøgeren, at køretøjet ikke kan registreres, eller fjerner nummerpladerne — forudsat at der ikke klages over fremgangsmåden herved.

### C. Centralledelsen.

1. De motorsagkyndiges centralledelse får følgende opgaver:

a. *Typegodkendelse af visse motorkøretøjer*, traktorer og motorer til cykler med hjælpemotor.

b. *Virksomhed som konsulent for justitsministeriet* i tekniske spørgsmål vedrørende motordrevne køretøjer, herunder spørgsmål om udfærdigelse af nye eller ændring af bestående generelle tekniske bestemmelser. Der kan herunder naturligvis også blive tale om, at ledelsen tager initiativ til sådanne ændringer eller nye regler.

c. *Ansættelse af motorsagkyndige og mekanikere*. Bestemmelsen om ansættelse af de pågældende under motorsagkyndiginstitutionen bør formentlig træffes af justitsministeriet; men ansøgningerne bør indsendes gennem centralledelsen og af denne fremsendes med indstilling til justitsministeriet. Ledelsen får endvidere til opgave at forhandle med rigspolitichefen om ansættelse af aspiranter til motorsagkyndig- og mekanikerstillingerne i færdselspolitiet, jfr. ovenfor afsnit VII. Ved hver besættelse af ledige teknikerstillinger i færdselspolitiet bør centralledelsen have de indkomne ansøgninger til udtalelse.

d. *Behandling af klager* over de motorsagkyndiges og mekanikernes afgørelse vedrørende eftersyn. Centralledelsen bør kunne ændre disse afgørelser og herunder godkende et køretøj, som den underordnede instans har nægtet at godkende, eller meddele de fornødne pålæg vedrørende udførelsen af eftersyn f. eks. om, at et bestemt forhold ved et køretøj ikke kan være til hinder for dets godkendelse, og at et på grund af det nævnte forhold afbrudt eftersyn derfor bør genoptages. I tilfælde, hvor en ændring af den sagkyndiges eller mekanikerens afgørelse forudsætter fravigelse af lov eller en

af justitsministeriet givet administrativ bestemmelse, må det dog påhvile centralledelsen at forelægge sagen for justitsministeriet. Det samme bør gælde, hvor der ovenfor centralledelsen rejses spørgsmål om at ændre en af en motorsagkyndig eller en mekaniker truffet afgørelse i en for ejeren (brugeren) af det pågældende køretøj ugunstig retning. Ledelsen bør kunne påtale uheldig optræden eller andet pligtstridigt forhold. Spørgsmål om afskedigelse bør dog forelægges justitsministeriet til afgørelse.

e. *Bearbejdelse af de fra de motorsagkyndige modtagne genparter af de erklæringer*, som de sagkyndige og mekanikerne efter politiets begæring afgiver om undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld. Som nævnt i afsnit VI, A, jfr. det deri indeholdte udkast til cirkulære in fine, bør det pålægges de motorsagkyndige at indsende genparter af de af dem afgivne erklæringer om færdselsuheld. Som ligeledes omtalt i afsnit VI, A, kan en gennemgang af disse erklæringer vise, at visse typer af køretøjer har mangler eller svagheder, som bør søges rettet i forbindelse med typegodkendelsen af køretøjerne, eller som man særlig bør være opmærksom på ved syn. I sidstnævnte fald kan ledelsen give de sagkyndige fornøden instruktion, jfr. nedenfor under f.

Gennemgang af erklæringer, hvorefter det synes godtgjort, at et uheld skyldes ydre forhold (mangler ved vejbygningen, vejbelægningen, afmærkning, belysning eller lignende) kan give ledelsen anledning til *dels* at gøre samtlige sagkyndige bekendt med de forhold, der har vist sig at kunne være medvirkende til færdselsuheld, således at de sagkyndige kan være opmærksom herpå ved fremtidige uheldsundersøgelser og *dels* at rette henvendelse til vedkommende myndigheder, hvorunder reguleringen af disse forhold hører - politiet (justitsministeriet) eller vejmyndighederne (ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet) -, med henblik på ændring af de pågældende forhold.

I det ovenfor nævnte udkast til cirkulære om retningslinier for de motorsagkyndiges

deltagelse i færdselsuheld foreslås det, at de sagkyndige skal tilkaldes til alle alvorlige færdselsuheld, uanset om der konkret er grund til at tro, at teknisk sagkundskab er påkrævet ved undersøgelsen. Formålet hermed er som udviklet under VI, A, 3, a, at få foretaget en nærmere efterprøvning af, om statistikens angivelse af uhedsårsagerne - herunder særlig fordelingen på hovedårsager: personlige, materielle og ydre forhold - kan anses for rigtig. Der bør derfor i centralledelsen eller eventuelt, efter nærmere aftale med centralledelsen og efter gennemgang og bearbejdelse af materialet indenfor ledelsen, i Statistisk departement - opstilles en statistik, der viser fordelingen på de pågældende hovedårsager for disse uhelds vedkommende.

f. *Instruktion af de motorsagkyndige* vedrørende eftersyn af motordrevne køretøjer. De motorsagkyndige bør underrettes om afgørelser af principiel betydning, som træffes af ledelsen eller eventuelt justitsministeriet. Underretning kan formentlig ske i en form, svarende til de hidtil af lederen af de motorsagkyndiges kontor i København udsendte ledermeddelelser. Ledelsen bør endvidere på møder med de sagkyndige indenfor passende områder ad gangen give mundtlig instruktion vedrørende arbejdet. Spørgsmål om ændring af eller tilføjelser til vejledningen for de motorsagkyndige, der indeholder retningslinierne for fremgangsmåden ved eftersyn, og som i sin nu gældende skikkelse er udsendt af justitsministeriet, bør formentlig fremtidig henlægges under centralledelsen. Derimod må udfærdigelse af generelle forskrifter vedrørende eftersyn, der retter sig til borgerne, fortsat henhøre under justitsministeriet, jfr. ovenfor under b angående forhandling med centralledelsen om sådanne spørgsmål.

g. *Tilsyn* med de motorsagkyndiges og mekanikernes arbejde *gennem inspektion*.

2. Lederinstitutionens personale vil som omtalt foran i afsnit VII i overvejende grad komme til at bestå af aspiranter til motorsagkyndigstillingerne, som kun skal gøre tjeneste i institutionen i kortere perioder.

Det er vanskeligt på forhånd at vurdere behovet for personale i centralledelsen. I et i justitsministeriet udarbejdet overslag over udgifterne ved gennemførelse af standardtypegodkendelsesordningen er det forudsat, at det hermed forbundne arbejde vil lægge beslag på 2 ingeniører foruden lederen. De yderligere opgaver, som udvalget foreslår henlagt til institutionen (nu: kontoret for typegodkendelser), vil naturligvis medføre krav om yderligere personale. Skønsmæssigt anslås der at blive brug for yderligere 2 ingeniører; men iøvrigt må man lade udviklingen efter iværksættelse af ordningen kunne bestemme personalets størrelse. Den foreslåede ordning, der bygger på beskæftigelse af motorsagkyndigaspiranter, vil gøre det muligt at udvide og indskrænke personalet efter behovet, idet ingeniørerne vil kunne flyttes henholdsvis fra og til rigspolitichefens færdselsafdeling eller til kredsene.

Det må dog anses for nødvendigt, at der udover institutionens chef bliver i det mindste én, som mere varigt er knyttet til lederinstitutionen, og som kan fungere som stedfortræder for lederen under ferie og sygdom m. v. Såvel lederen som dennes stedfortræder må opfylde betingelserne for at være motorsagkyndig.

Af hensyn til de administrative pligter, herunder særlig adgangen til at omgøre de sagkyndiges afgørelse, der pålægges lederinstitutionen, må det anses for påkrævet, at der gives lederen juridisk bistand for eksempel ved ansættelsen af en juridisk halvdagssekretær.

#### D. Overgangsordningen.

Den af udvalget foreslåede nyordning af motorsagkyndiginstitutionen forudsætter en ret lang overgangsperiode, inden den er gennemført fuldt ud. Som tidligere nævnt vil uddannelsen af mekanikere tage ret lang tid, normalt 5 à 6 år; indtil da må samtlige eftersyn varetages af de motorsagkyndige. For førerprøvernes vedkommende vil nyordningen hurtigere kunne gennemføres, idet uddannelsen af polititjenestemænd her-

til allerede har været i gang i nogen tid. Pr. 1/1-58 er der uddannet ialt 95 politifolk til afholdelse af førerprøver. Heraf er 73 beskikket til afholdelse af førerprøver, men de har dog ikke alle fuld beskæftigelse med førerprøver. Der er således intet til hinder for i løbet af kort tid at aflaste de motorsagkyndige fuldt ud for de førerprøver, de ikke kan overkomme. Som nærmere omtalt i næste afsnit er det nuværende antal motorsagkyndige væsentlig større end det antal, som må anses for påkrævet efter den foreslåede nyordning, således at der i en årrække vil være et større antal sagkyndige til rådighed, end der strengt taget efter arbejdets art er behov for.

Efter en eventuel gennemførelse af udvalgets forslag må man ved indtrædende ledighed i en motorsagkyndigstilling søge den nedlagt, således at alle de almindelige førerprøver overtages af politiet, mens eftersynene søges overført til en motorsagkyndig i en tilgrænsende kreds. Om fornødent må samtidig førerprøverne i den pågældende sagkyndiges egen kreds ligeledes i videst muligt omfang overtages af politiet.

Det vil dog ikke altid være muligt at nedlægge en sagkyndigstilling på denne måde. I nogle kredse er arbejdet med syn så omfattende, at de almindelige førerprøver allerede fuldt ud er overtaget af politiet; i andre kredse er arbejdet med syn vel mindre omfattende, men lægger dog så meget beslag på den sagkyndige, at han ikke yderligere kan påtage sig eftersynene i en tilgrænsende kreds, selv om han helt fritages for de almindelige førerprøver i begge kredse. På den anden side er der stadig kredse, hvor den sagkyndige for at opnå fuld beskæftigelse må afholde alle eller de fleste førerprøver, og hvor arbejdet med syn uden vanskelighed kan varetages sammen med synene i en nabokreds. Såfremt der indtræffer ledighed i en kreds, og de sagkyndige i nabokredsen ikke kan overkomme eftersynene i den ledigblevne kreds, bør man søge den besat ved forflyttelse af en sagkyndig fra en kreds, der er beliggende således, at nedlæggelse af stillingen er mulig. For mest mu-

lig at fremme gennemførelsen af nyordningen kunne det være ønskeligt om fornødent at foretage forflyttelse uden ansøgning. Under hensyn til, at dette ikke har været praktiseret hidtil og til, at størstedelen af de motorsagkyndige har beklædt deres stillinger gennem en årrække, finder udvalget, at det vil være mindre rimeligt nu at indføre en sådan praksis. Man bør derfor efter udvalgets opfattelse i almindelighed nøjes med, at opslå disse stillinger, som ikke kan nedlægges, ledige; og selv om de ikke i første om-

gang besættes med en motorsagkyndig fra en kreds, der kan nedlægges, kan eventuelt den ved forflyttelse ledigblevne stilling besættes med en motorsagkyndig, hvis hidtidige stilling kan nedlægges.

Fra det tidspunkt, da uddannelsen af det første hold assistenter er afsluttet, vil det være muligt i alle tilfælde at nedlægge ledige motorsagkyndigstillinger, indtil man har nået det antal, som nyordningen må antages at kræve.

## IX.

### Økonomisk oversigt.

I en økonomisk vurdering af virkningerne af de forslag til nyordning af motorsagkyndigopgaverne, som har været drøftet i udvalget, må indgå en sammenligning med udgifterne ved den nuværende ordning. Ved nuværende ordning må i denne forbindelse forstås bibeholdelse af det nuværende antal stillinger som motorsagkyndig (pr. 1/3-58 : 56), men med arbejdsforhold i overensstemmelse med det ved nyordningen pr. 1/5-57 forudsatte, således at den aflastning, som bliver nødvendig for at begrænse de sagkyndiges arbejdsbyrde til, hvad der svarer til normal daglig beskæftigelse, opnås ved, at førerprøver afholdes af politimænd.

I det følgende har man forsøgt at opstille en sådan økonomisk vurdering, idet man først har søgt at danne sig et skøn over det antal syn og førerprøver m. v., der må påregnes i fremtiden - bl. a. i henhold til udvalgets forslag - samt over varigheden af hver enkelt forretning; dernæst har man på grundlag af dette skøn beregnet, hvor stort et personale der efter hver af de ordninger af den administrative opbygning, som har været drøftet i udvalget, vil være nødvendigt til udførelse af arbejdet. Beregningen af personalebehovet er foretaget for hele landet under eet, idet det ikke har været praktisk muligt at tilvejebringe oplysning om arbejdets omfang for hver kreds for sig.

Af foranstående bemærkninger fremgår, at den økonomiske vurdering er behæftet med en lang række usikkerhedsmomenter, der gør det tvivlsomt, om skønnet over ud-

gifterne ved hver af de omtalte ordninger absolut set er holdbar. Oversigtens største betydning ligger derfor i, at den må antages at give et ret pålideligt billede af forholdet mellem udgifterne ved hver af disse ordninger, idet de fremhævede usikkerhedsmomenter i nogenlunde samme grad gør sig gældende ved dem alle.

A. **Arbejdets omfang** (antallet af forretninger og varigheden af hver enkelt forretning).

#### 1. Eftersyn.

Det i det følgende opstillede skøn er baseret på tilstanden efter gennemførelsen af standard-typegodkendelsesordningen, der som tidligere nævnt særlig ventes at få betydning for person- og varemotorvogne, motorcykler og traktorer, og som vil medføre, at disse køretøjer fritages for syn ved første registrering. Man har endvidere ved skønnet taget hensyn til de nye regler om syn ved omregistrering af brugte personmotorkøretøjer. Ifølge § 15, stk 5, i justitsministeriets bekendtgørelse af 26. februar 1958 om registrering af motorkøretøjer skal sådant syn finde sted, når køretøjerne enten er registreret første gang for mere end 10 år siden eller er registreret som fabriksny for mere end 2 år siden og ikke synet og godkendt indenfor de sidste 2 år. Endelig er det forudsat, at der foreskrives periodiske syn af last- og varemotorvogne i overensstemmelse med udvalgets forslag herom, og at syn af disse køretøjer ved omregistrering falder væk, jfr. ovenfor VI.B. Der er ved de



nedenfor anførte angivelser af varigheden af hver forretning taget hensyn til, at en del af køretøjerne skal fremstilles mere end en gang, - til kontrol med, at de ved første syn påviste mangler er udbedret - samt til at der i nogle tilfælde må foretages eftersyn på værksted. Opgaverne vedrørende eftersyn bliver herefter følgende:

a. Periodiske eftersyn af køretøjer godkendt til erhvervsmæssig personbefordring (herunder omnibuskørsel) og udlejning uden fører. Der fandtes pr. 1/1-57 ialt ca. 15.000 af disse køretøjer, der skal efterses hvert kvartal. Efter de motorsagkyndiges erfaringer vedrørende eftersyn må varigheden af hvert syn ansættes til gennemsnitlig 0,2 timer, således at der til disse eftersyn for hele landet må antages at medgå 12.000 arbejdstimer årlig.

b. Periodiske eftersyn af vare- og lastmotorvogne og påhængsvogne hertil. Det er ovenfor under VI, B, foreslået, at syn af disse køretøjer skal finde sted 2 år efter første registrering og derefter hvert år. Der fandtes pr. 1/1-57: 118.979 af disse køretøjer. Heraf blev 13.321 indregistreret i løbet af 1956. Det må endvidere påregnes, at nogle af de pr. 1/1-1957 registrerede køretøjer vil udgå af registret til ophugning i løbet af 1957. I 1956 udgik 3.500 køretøjer. Der ville herefter i 1957 være blevet tale om syn af ca. 102.000 køretøjer årlig. Varigheden af hvert syn kan ansættes til gennemsnitlig 0,33 timer. Samlet antal arbejdstimer pr. år til disse syn må således anslås til 34.000 timer.

c. Eftersyn af nye køretøjer ved indregistrering i det omfang, de *ikke* typegodkendes med den virkning, at syn af det enkelte køretøj forud for registrering bortfalder.

I 1956 registreredes 29.302 personmotorvogne. Det må antages, at langt de fleste af disse køretøjer fremtidig vil være typegodkendt og dermed fri for syn ved 1. registrering. Det anslås, at 10 % eller på grundlag af tallet for 1956 2.930 køretøjer skal fremstilles til syn. Af nye motorcykler og sidevogne dertil registreredes i 1956 13.237; også for disses vedkommende må

der regnes med typegodkendelse i ret vidt omfang, formentlig vil ca. 80 % være typegodkendt, således at kun ca. 20 % eller 2.650 skal synes før 1. registrering. Som nævnt under b registreredes der i 1956 13.321 nye last- og varemotorvogne samt påhængsvogne hertil. Heraf udgjorde påhængsvogne 1.192, vare- og lastmotorvogne 12.129. Der foreligger ingen nøjagtig specifikation af det sidstnævnte tal i henholdsvis lastvogne og varevogne. Statistikken indeholder derimod oplysning om fordelingen af bestanden af last- og varemotorvogne efter lasteevnen (henholdsvis indtil 500 kg, 501-750 kg, 751-1000 kg og over 1000 kg). Sætter man grænsen mellem varemotorvogne og lastmotorvogne ved en lasteevne på 1000 kg, udgjorde lastmotorvognenes antal pr. 31/12-56 43.822 og varemotorvognenes antal 64.171. Regner man med samme forhold ved nyregistreringer kan antallet af nye varevogne i 1956 ansættes til ca. 7.200 og lastvogne til ca. 4.900. Antallet nyregistrerede og nygodkendte traktorer kan på grundlag af de statistiske oplysninger om forøgelsen af bestanden af disse køretøjer fra 31/12 1955 til 31/12 1956 anslås til ca. 10.000. Det må antages, at den overvejende del af varemotorvogne og traktorer vil blive typegodkendt med det resultat, at syn ved 1. registrering af disse køretøjer falder bort. Skønmæssigt anslås det, at kun 10 % af disse køretøjer henholdsvis ca. 720 og ca. 1000 kommer til syn ved 1. registrering; derimod må det forventes, at praktisk taget alle lastmotorvogne og påhængsvogne skal synes ved 1. registrering. Endelig skal nævnes, at hyrevogne, hvoraf i 1956 nyregistreredes 1.640, altid skal synes inden 1. registrering, uanset om de er typegodkendt, jfr. bekendtgørelse af 26. februar 1958, § 7. Varigheden af hvert syn ansættes til gennemsnitlig 0,2 timer for personmotorvogne og motorcykler og sidevogne hertil, 0,25 timer for varemotorvogne og traktorer, 0,6 timer for lastmotorvogne, 0,5 timer for påhængsvogne og 0,3 timer for hyrevogne. Antallet af arbejdstimer kan herefter opgøres således:

2930 personmotorvogne a 0,2	ca. 600 timer
2650 motorcykler og sidevogne a 0,2 timer	ca. 500 -
1720 varemotorvogne og traktorer a 0,25 timer	ca. 400 -
4900 lastmotorvogne a 0,6 timer	ca. 3000 -
1192 påhængsvogne a 0,5 timer	ca. 600 -
1040 hyrevogne a 0,3 timer	ca. 300 -
	lait ca. 5400 timer

d. Eftersyn ved omregistrering af personmotorkøretøjer. Der er i 1956 foretaget ialt 218.423 tilmeldinger til motorregistrerne. Da antallet ny registrerede køretøjer (herunder godkendte traktorer) har udgjort ca. 67.900, har tilmeldinger vedrørende brugte køretøjer udgjort 150.500. Det fremgår ikke af de statistiske oplysninger, hvormange af disse tilmeldinger, der har vedrørt personmotorkøretøjer. Det er derimod oplyst, at der er foretaget 131.700 omregistreringer, der er anmeldt til toldvæsenet, d.v.s. for langt den overvejende dels vedkommende omregistreringer i forbindelse med ejerskifte. Af disse vedrørte 99.666 almindelige personmotorkøretøjer. Af de ca. 18.800 tilmeldinger til motorregistret, om hvilke der ikke er sket anmeldelse til toldvæsenet (omregistrering ved flytning til anden politikreds), anslås det, at 77,3 % ( $\frac{99666}{131700}$ ) eller ca. 14.500 har vedrørt personmotorkøretøjer. Der må således i 1956 antages at være sket ca. 114.000 omregistreringer af personmotorkøretøjer. Regner man med et tilsvarende antal i fremtiden, må det yderligere tages i betragtning, at der ikke efter den nye regel om syn ved omregistrering skal foretages syn i alle disse tilfælde. Det er vanskeligt at skønne over, hvor mange af disse omregistreringer der vil give anledning til syn. Det må dog antages, at den langt overvejende del af omregistreringerne ved salg vil kræve syn, da det vel er det almindeligste, at man beholder et personmotorkøretøj i mere end 2 år, inden det sælges. Antallet omregistreringer med krav om syn anslås til 100.000. Varigheden af hvert syn anslås til gennemsnitlig 0,4 timer, og det årlige antal arbejdstimer således til 40.000.

De nye bestemmelser om syn ved omregistrering af personmotorkøretøjer skal også gælde for traktorer. Der foreligger ingen oplysninger om antallet omregistreringer (respektiv fornyet godkendelse i anden politikreds eller for ny ejer). Der fandtes ved udgangen af 1956 ialt ca. 60.000 registrerede eller godkendte traktorer, hvoraf ca. 10.000 tilkom i 1956. Det må antages, at antallet af omregistreringer er forholdsvis langt lavere for traktorer end for personmotorkøretøjer; arbejdet med syn i anledning af omregistrering af traktorer vil næppe være af større betydning og skønnes dækket af de foran angivne 40.000 arbejdstimer.

e. Andre syn. Eftersyn ved registrering af omnibusser og turistvogne. I 1956 nyregistreredes ialt 370 af disse køretøjer. Varigheden af disse syn anslås til gennemsnitlig 1 time pr. syn, således at det årlige antal arbejdstimer bliver ca. 370. Endvidere skal nævnes eftersyn af last- og varemotorvogne ved omregistrering, når der er foretaget ændringer ved køretøjet, eftersyn ved registrering af invalidekøretøjer samt det merarbejde, der vil være forbundet med eftersyn af særkonstruktioner indenfor de ovennævnte arter af eftersyn. Det årlige antal arbejdstimer med sådanne syn anslås til 450 timer.

f. Endelig foretager de motorsagkyndige eftersyn af køretøjer, der har været standset under landevej seftersyn eller impliceret i færdselsuheld. Det anslås, at hver sagkyndig gennemsnitlig foretager 150 af disse syn om året; varigheden ansættes til 0,5 timer ( $56 \times 150 \times 0,5$ ) 4.200 timer.

For samtlige syn må der efter foranstående påregnes at medgå følgende arbejdstimer pr. år

a.....	12.000	timer
b.....	34.000	-
c.....	5.400	-
d.....	40.000	-
e.....	800	-
f.....	4.200	-
Ialt.....	96.400	timer

## 2. Førerprøver.

Udvalget har for finansåret 1955/56 indhentet oplysninger fra politikredsene om antallet afholdte førerprøver. For hele landet er der afholdt 121.122 prøver. Ifølge justitsministeriets bekendtgørelse af 18. marts 1958 om førerprøver og førerbeviser skal hver prøve (både motorvogn og motorcykelprøve) fremtidig have en varighed på 40 minutter. Efter de foreslåede bestemmelser deles førerprøven i en teoretisk og en praktisk prøve. Den teoretiske prøve, hvis varighed normalt bør være mindst 10 minutter, aflægges først, og hvis den ikke består, kan den praktiske prøve ikke aflægges; består den teoretiske prøve, skal aspiranten, hvis han ikke består den praktiske prøve, kun tage denne del om. Omprøver vil derfor i nogle tilfælde blive af kortere varighed end førstegangsprøver i modsætning til den nu gældende ordning, hvor aspiranten i alle tilfælde ved fomyet prøve skal gennemgå både den praktiske og teoretiske del. Af det nævnte antal prøver må ca. 77.000 (svarende til antallet udstedte førerbeviser) antages at være førstegangsprøver, resten, 44.000, omprøver. Det skønnes, at varigheden af disse prøver omfattende enten teoretisk prøve alene eller praktisk prøve alene vil blive gennemsnitlig 20 minutter. Det med afholdelsen af samtlige førerprøver for hele landet forbundne antal arbejdstimer kan herefter på grundlag af oplysningerne om prøveantallet i 1955/56 anslås til

(77.000 prøver à 40 minutter =) . . . . .	51.333	timer
+ (44.000 prøver à 20 minutter =) 14.667	-	
Ialt.....	66.000	timer

Det er i nogle af de af udvalget drøftede forslag til omorganisation af motorsagkyndiginstitutionen forudsat, at prøver, til hvis afholdelse der kræves særlige tekniske kva-

lifikationer (prøver i omnibuskørsel og i kørsel med stor vogn samt invalideprøver), skal afholdes af ingeniører og andre prøver af polititjenestemænd. På grundlag af oplysninger om antallet af omnibus og storvognsprøver i forhold til det samlede antal prøver må det antages, at de førstnævnte prøver udgør 4-5 % af det samlede antal prøver. Det anslås herefter på grundlag af oplysningerne om prøver i 1955/56, at der til afholdelse af de nævnte storvognsprøver vil medgå ca. 3000 arbejdstimer. Hertil kommer invalideprøver, hvoraf der - efter oplysning fra sundhedsstyrelsen - afholdes ca. 1500 prøver årlig svarende til ca. 1000 arbejdstimer.

## B. Personalets størrelse.

Ved opgørelsen af det antal arbejdstimer, som hver funktionær årlig kan stille til rådighed, må der regnes med en daglig arbejdstid på 8 timer, lørdage dog kun 4½ time; polititjenestemænd har ganske vist en egentlig tjenestetid på 48 timer; men det vil i praksis næppe være muligt at beramme prøver lørdag eftermiddag. Tjenestetiden for hver funktionær bliver herefter på ca. 2075 timer årlig, når ferie og faste fridage er fratrukket. Der må dog yderligere fraregnes ½ time daglig ca. 140 timer årlig, der medgår til frokost, og ifølge sygestatistikken ca. 85 timer årlig på grund af sygdom. Endelig må det tages i betragtning, at der går en del tid med transport til andre synings- eller prøvesteder, samt med at vente indenfor fastsatte syningstider, hvilket anslås til 1 time daglig eller ca. 280 timer årlig. Antallet arbejdstimer, som en person, der er beskæftiget med syn eller førerprøver, antages at kunne stille til rådighed for denne tjeneste, anslås herefter til gennemsnitlig 1570 timer årlig.

1. *Opretholdelse af den nuværende ordning.* Efter de foretagne beregninger af arbejdets omfang og hver funktionærs arbejdssevne vil der til afholdelse af samtlige eftersyn og de førerprøver, som efter udvalgets forslag skal afholdes af de motorsagkyndige, kræves ialt 64 motorsagkyndige, hvilket

skulle betyde, at samtlige øvrige førerprøver skulle afgives til politiet. Endvidere måtte der udover de nuværende 56 motorsagkyndige antages yderligere 8 motorsagkyndige til bestridelse af syn og de kvalificerede førerprøver. Det må dog tages i betragtning, at det foran refererede skøn over varigheden af de enkelte syn er afgivet på grundlag af forholdene for motorsagkyndige i provinsen, og at varigheden af hvert enkelt syn må antages at ligge noget lavere i København, — og til dels de største byer udenfor København —, hvor det større antal ventende køretøjer normalt må antages at lægge pres på arbejdstempoet; endvidere er ventetiden indenfor syningsperioderne og tidsspildet ved transport væsentlig mindre end i de fleste kredse udenfor København. Det vil dog sikkert være udelukket, at de motorsagkyndige fremtidig vil kunne afholde nogen væsentlig del af de almindelige førerprøver. Hertil er der ovenfor under A, 2 beregnet at medgå ialt 63.000 arbejdstimer årligt, hvilket med den anslåede ydeevne på 1570 timer årlig pr. mand vil kræve ca. 40 mands fulde arbejdskraft.

Ved opregningen af de arbejdsopgaver, som vil komme til at påhvile de motorsagkyndige, er der her set bort fra færdselsuheldsundersøgelser og landevejssyn, som i lighed med den nugældende ordning forudsættes udført udenfor den normale daglige arbejdstid mod særskilt vederlag.

2. *Anvendelse af motorsagkyndige til alle opgaver.* Arbejdskraftbehovet skulle efter de foran gjorte skønsmæssige beregninger blive på ialt 104 mand. Med en så relativ stor stab måtte det dog være muligt at tilrettelægge arbejdet således - ret små kredse - at en væsentlig del af det forudsatte spild af tid ved transport kunne undgås. Det synes forsvarligt at antage, at 97 motorsagkyndige ville være i stand til at bestride hele arbejdet med syn og førerprøver i det ovenfor beregnede omfang, dog som under 1 bortset fra færdselsuheldsundersøgelser, der forudsættes udført udenfor normal arbejdstid.

3. *En ordning som under 2 nævnt, men med mekanikere til varetagelse af de mindre*

*kompliserede eftersyn. Hertil må henregnes* de ovenfor under A, 1, a, b, d og f nævnte eftersyn; i enkelte tilfælde, f. eks. hvis der viser sig at være foretaget ændringer ved de fremstillede køretøjer, kan det dog blive nødvendigt at henvise sådanne syn til den motorsagkyndige. Af de under c. nævnte eftersyn vil eftersyn af personmotorvogne, motorcykler, traktorer, varemotorvogne og hyrevogne normalt være ukomplicerede, mens en væsentlig del af lastvognssynene samt påhængsvognssynene må foretages af den motorsagkyndige. De under e. nævnte eftersyn må foretages af en motorsagkyndig. Det anslås, at de ukomplicerede syn repræsenterer 90.400 arbejdstimer, de komplicerede 6000 arbejdstimer. På grundlag heraf må den her omhandlede ordning antages at kræve  $(90.400 : 1.570) = 58$  mekanikere og  $(67.000 + 6.000 = 73.000 : 1.570) = 46$  motorsagkyndige, muligvis et noget større antal af de sidstnævnte på grund af de administrative funktioner (tilsyn med mekanikerne), som en sådan ordning vil pålægge dem, jfr. nærmere nedenfor under 4. Skønsmæssigt anslået vil disse funktioner medføre, at der bliver behov for yderligere 2 motorsagkyndige, således at det samlede antal, som må anses for nødvendig efter denne ordning, bliver 48.

Det bør formentlig pålægges mekanikerne at udføre arbejdet med færdselsuheldsundersøgelser, landevejssyn og eventuel videregående patruljering (i visse kredse) indenfor normal daglig arbejdstid, således at der ikke ydes dem noget særskilt vederlag for disse opgaver, bortset fra eventuel betaling for forskudt arbejdstid. Der vil herefter blive behov for et noget større antal mekanikere, end de under A 1 beskrevne opgaver nødvendiggør, antagelig 61 ialt.

4. *Anvendelse af polititjenestemænd til almindelig førerprøver, mekanikere til ukomplicerede syn og motorsagkyndige til kompliserede førerprøver og syn.* På grundlag af de ovenfor opstillede beregninger vil en sådan ordning kræve henvend 40 polititjenestemænds fulde arbejdskraft til de almindelige førerprøver samt til syn og de

særlige førerprøver 6 motorsagkyndige og 58 mekanikere.

Der må dog ved skønnet over, hvor stort antallet af motorsagkyndige skal være, tages hensyn til de administrative pligter, som ordningen vil pålægge dem, og som overhovedet ikke er taget i betragtning ved den foran opstillede vurdering af omfanget af de motorsagkyndiges fremtidige opgaver. Det er som tidligere fremhævet en bestemt forudsætning for udvalgets forslag om anvendelse af mekanikeruddannede til de ukomplicerede syn, at de er underkastet tilsyn af og har adgang til at søge vejledning hos ingeniører. Det er vanskeligt at danne sig noget skøn over, i hvor høj grad sådanne opgaver vil lægge beslag på de sagkyndiges arbejdskraft, og hvor stor en forøgelse af det angivne antal motorsagkyndige (6), disse opgaver vil nødvendiggøre; men det er klart, at tilsynets effektivitet vil være afhængigt af, hvor stort et område og hvor mange mekanikere der underlægges hver sagkyndig.

En institution med et så lille antal motorsagkyndige, der skulle dække hele landet, ville næppe komme til at fungere hensigtsmæssigt. Der ville gå meget tid til spilde til transport, hvilket ville kræve en yderligere forøgelse af antallet. Det ville blive praktisk taget umuligt at gøre brug af de motorsagkyndiges assistance ved færdselsuheldsundersøgelser, når de hver især skulle dække så stort et område, som der ville blive tale om. Det kan formentlig derfor af hensyn til tilsynets effektivitet blive nødvendigt at pålægge de sagkyndige visse opgaver vedrørende syn, som strengt taget ikke kræver ingeniørmæssig viden for således at få et mere passende forhold mellem de motorsagkyndiges og mekanikernes antal. Det er vanskeligt at tage stilling til, hvilket personale den heromhandlede ordning ville kræve, såfremt den straks skulle gennemføres fuldt ud. Det ville dog næppe være formålstjenligt at lade hver motorsagkyndig dække et væsentlig større område, end hvad der svarer til et amt. Går man herefter ud fra, at der skulle være 25 motorsagkyndige,

måtte det antal mekanikere, der er budgetteret med under 3 (61) formentlig reduceres med 16 til 45. Det samlede personale skulle således blive 110 (25 motorsagkyndige, 45 mekanikere og 40 polititjenestemænd), - lidt større end under 3 forudsat, idet de administrative funktioner under den her omtalte ordning vil lægge lidt større beslag på hver enkelt sagkyndig, der samtidig vil få et større område at passe.

Spørgsmålet vil dog næppe volde vanskeligheder i praksis. Der bliver jo som omtalt ovenfor under VIII, D ikke tale om på en gang at oprette en institution med netop det antal ingeniører og mekanikere, som de enkelte opgavers løsning kræver. Ordningens endelige gennemførelse vil komme til at ligge temmelig langt ude i fremtiden, idet man ved ordningens ikrafttræden og i en årrække derefter vil have et større antal sagkyndige til rådighed, end nyordningen strengt taget nødvendiggør. Hvor stort et antal ingeniører og mekanikere der vil være behov for indenfor institutionen, når ordningen er endelig gennemført, vil afhænge af udviklingen indenfor motor- og færdselsområdet og af, hvilke nye opgaver der eventuelt måtte melde sig.

Betydningen af en nyordning som den her omhandlede vil i første række blive, at man ved ledighed i motorsagkyndigstillingerne kan undlade at ansætte nye ingeniører og i stedet udskille de mindre komplicerede opgaver til henholdsvis polititjenestemænd og mekanikere. Der vil dog gå nogen tid, inden uddannelsen af mekanikere er gennemført; og det kan i denne periode blive nødvendigt at ansætte ingeniører, for så vidt den fornødne aflastning af motorsagkyndiginstitutionen ikke kan opnås ved, at førerprøverne går over til politiet. Ordningen indebærer den fordel, at man får lejlighed til i praksis at konstatere, hvilke opgaver mekanikerne på forsvarlig måde kan bestrejde, hvilket omfang den motorsagkyndiges tilsyn med mekanikerne bør have, og hvilken arbejdsfordeling mellem motorsagkyndig og mekaniker der af hensyn til tilsynet må anses for mest hensigtsmæssig.

### C. Forventede udgifter til løn.

1. De motorsagkyndige lønnes ifølge færdselslovens § 75, B, stk. 3, som ændret ved lov nr. 122 af 12. april 1957 efter de for løst ansatte civilingeniører og teknikumingeniører i statens tjeneste til enhver tid gældende regler. For civilingeniører er der i overenskomst af 21. juni 1957 mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening fastsat en lønskala på 9.600 kr. - 19.000 kr. årlig (0-15 års anciennitet), hvortil kommer dyrtidstillæg på 2 pct. for hver 6 points, hvormed det i tjenestemandslovens § 91, stk. 3, omhandlede pristal overstiger 298, for tiden 44 %. De faktiske lønbeløb udgør i øjeblikket 13.824-27.360 kr., hvortil kommer statens pensionsbidrag på 10 % af den samlede løn. For teknikumingeniører gælder ifølge finansministeriets regulativ af 30. april 1957 en lønskala på 9.300 kr. - 15.000 kr. med dyrtidstillæg og pensionsbidrag efter samme regler som for civilingeniører (13.392 kr. - 21.600 kr. + 10% pensionsbidrag); derudover ydes der i overensstemmelse med regulativets § 1, stk. 2, teknikumingeniører i stillinger som motorsagkyndige et særligt tillæg, der på hvert løntrin udgør forskellen mellem løn efter overenskomsten og efter regulativet; der ydes ikke pensionsbidrag af tillægget. Løn- og pensionsudgifter udgør herefter for civilingeniører 15.206 kr. - 30.096 kr. årlig og for teknikumingeniører 15.163 kr. til 29.520 kr.; gennemsnitlig kan man formentlig regne med ca. 25.000 kr. pr. mand.

De polititjenestemænd, der kan blive tale om at anvende til afholdelse af førerprøver lønnes i øjeblikket ifølge tjenestemandslovens §§ 412, 413 og 415 således (gifte i København)

	Begyndelsesløn	Slutløn
Politibetjente . . . . .	13.476 kr.	14.749 kr.
Overpolitibetjente II . . . . .	14.202 -	15.958 -
I . . . . .	14.749 -	16.318 -
Politiassistenter II . . . . .	16.018 -	17.160 -

Hertil kommer udgifter til uniform (årlig udgift pr. mand for tiden ca. 575 kr.)

og tjenestecykle (årlig udgift pr. mand for tiden ca. 100 kr.). Såfremt man gennemsnitlig regner med en lønudgift, svarende til lønnen for en overbetjent I på begyndelsesløn (omtrent som en overbetjent II på 2. løntrin) bliver den årlige lønudgift for hver polititjenestemand for tiden  $(14.749 + 675) = 15.424$  kr.

Statens udgifter til polititjenestemændenes pensionering lader sig vanskeligt beregne. De private forsikringsmæssige pensionsordninger bygger normalt på et pensionsbidrag på ialt 15 % af lønnen. Da det er almindeligt antaget, at statspensionen i al fald ikke giver en ringere ydelse end de private pensionsordninger, finder man det forsvarligt for polititjenestemændenes vedkommende skønsomt at regne med en årlig udgift for det offentlige på 15 % af lønnen eller  $(15 \% \text{ af } 14.700 \text{ kr.}) = \text{ca. } 2.200$  kr. for hver polititjenestemand.

For de mekanikeruddannede assistenters vedkommende er der tale om helt nye stillinger, og der foreligger ikke som med hensyn til de øvrige stillinger på forhånd klare retningslinier for lønnens størrelse. Ved generaldirektoratet for statsbanerne og generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet er der normeret tjenestemandstillinger for mekanikere i lønklasserne 3060 kr.-3780 kr. og 2940 kr.-3300 kr., hvortil i øjeblikket svarer årslønninger (for gifte i København) på henholdsvis 12.860 kr.-14.549 kr. og 12.552 kr.-13.100 kr. Dét er endvidere oplyst for udvalget, at løst ansatte mekanikere indenfor forskellige grene af statstjenesten (for eksempel ved værksteder under hærens motorforvaltende myndigheder, Slotsholmen, Rigshospitalet og Politigården) i øjeblikket lønnes med ca. 5,60 kr.-5,80 kr. i timen, svarende til en årsløn på 13.440 kr.-13.920 kr. De mekanikeruddannede assistenter bør efter udvalgets opfattelse ikke ansættes på sædvanlige vilkår for beskæftigelse af mekanikere (timeløn). Under hensyn til stillingens karakter, herunder særlig at de normalt kommer til at arbejde selvstændigt, må det anses for nødvendigt, at de får en fastere tilknytning til

tjenesten, f. eks. gennem ansættelse på funktionærvilkår ligesom ingeniørerne. Mekanikerstillingerne synes nærmest at kunne sammenlignes med stillingerne som tilsynsmestre under arbejdstilsynet. Disse arbejder ligeledes selvstændigt, for så vidt som de foretager inspektioner af virksomheder på egen hånd, men er dog underlagt fabriksinspektøren i kredsen. Der kræves dog en mere omfattende uddannelse (ifølge § 45, stk. 2, i lov nr. 226 af 11. juni 1954 om almindelig arbejderbeskyttelse: fornøden teknisk uddannelse - i praksis: maskinmester eksaminer), end udvalget har fundet det nødvendigt at kræve for mekanikernes vedkommende. Tilsynsmestrene er tjenestemænd i lønklasserne 3900 kr.-4860 kr. og 5040-5760 kr., hvortil i øjeblikket svarer årslønninger (for gifte i København) på henholdsvis 14.668-16.848 kr. og 17.229-18.704 kr. Den gennemsnitlige lønudgift pr. mekaniker vil efter de foreliggende oplysninger næppe komme til at overstige 14-15.000 kr. pr. år - på det i øjeblikket gældende lønniveau.

2. Lønudgifterne ved hver af de under B 1-4 omtalte ordninger må herefter opgøres således:

B. 1. Opretholdelse af den nuværende ordning, 64 motorsagkyndige à 25.000 kr. ....	1.600.000 kr.
40 polititjenestemænd à 15.400	616.000 -
Pensionsudgift 40 X 2.200 = ...	88.000 -
Vederlag for landevejssyn (i det i justisministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948 foreskrevne omfang og efter de i justisministeriets cirkulære nr. 47 af 28 marts 1956 indeholdte vederlagsregler)	
64 X 108 timer à 10 kr. ....	69.000 -
Honorar for færdselsuhedsundersøgelser (afholdes som sagsomkostninger i vedkommende politisag — d. v. s. afholdes kun af staten i det omfang, det ikke refunderes af domfældte. - Kan skønsmæssigt anslås til gennemsnitlig 3.000 kr. årlig for hver sagskyndig - ikke oplyst, i hvilket omfang honorarerne afholdes af statskassen)	
64 à 3.000 kr. ... (192.000 kr.)	
<b>lait</b> . . . . .	<b>2.373.000 kr.</b>

B. 2. Anvendelse af motorsagkyndige til alle opgaver, 97 motorsagkyndige à 25.000 kr. ....	2.425.000 kr.
Vederlag for landevejssyn - som B. 1. ....	69.000 -
Honorar for færdselsuhedsundersøgelser - som B. 1. - (192.000)	
<b>lait</b> . . . . .	<b>2.494.000 kr.</b>

B. 3. Som B 2, men mekanikerassistenter til visse eftersyn.

48 motorsagkyndige à 25.000 kr. ....	1.200.000 kr.
61 mekanikere à 15.000 kr. ....	<u>915.000 -</u>
	2.115.000 kr.

Vederlag for landevejssyn samt honorar for færdselsuhedsundersøgelser, foretaget af mekanikere, bortfalder.

B. 4. *Anvendelse af polititjenestemænd til almindelige førerprøver, mekanikere til visse simple syn og motorsagkyndige til komplicerede syn og førerprøver.*

25 motorsagkyndige à 25.000 kr. ...	625.000 kr.
45 mekanikere à 15.000 kr. ....	675.000 -
40 polititjenestemænd à 15.400 kr. ....	616.000 -
Pensionsudgifter 40 X 2.200 kr. = ...	88.000 -
	<b>2.004.000 kr.</b>

Vederlag for landevejssyn samt honorar for færdselsuhedsundersøgelser foretaget af mekanikere bortfalder.

Det må dog yderligere tages i betragtning, at der ved gennemførelse af den under B 4 nævnte ordning - og eventuelt også ved den under B 3 nævnte ordning - kan blive rejst krav om kvalifikationstillæg fra de motorsagkyndige, der får et større stedligt område.

## D. Andre udgifter.

1. Kontorhold og medhjælp.

Ifølge færdselslovens § 75, stk. 4, jfr. stk. 6, pkt. 5 (som ændret ved lov nr. 122 af 12 april 1957) ydes der de motorsagkyndige godtgørelse for nødvendige udgifter til kontorhold og medhjælp. De årlige udgifter hertil er ifølge forslag til finanslov for 1958/59 anslået til:

	Ms. udenfor Kbh. (§ 18-II-0-1-b og c)	Ms. i Kbh.	Ialt
Medhjælp .....	60.000 kr.	90.000 kr.	150.000 kr.
Kontorhold ...	65.000 -	20.000 -	85.000 -
			<u>235.000 kr.</u>

Uanset hvilken af de foran skitserede ordninger der lægges til grund for den fremtidige varetagelse af eftersyn og førerprøver, vil der ikke herved ske nogen principiel ændring med hensyn til disse udgifter. Deres omfang må i første række være afhængigt af antallet af personer, der beskæftiges med disse opgaver. De for 1958/59 anslåede udgifter forudsætter beskæftigelse af 56 motorsagkyndige.

Såfremt man går over til at anvende mekanikeruddannede til visse syn, må man formentlig regne med nogenlunde samme kontorholds- og medhjælpsudgifter som for de motorsagkyndige. For 1958/59 udgør udgifterne gennemsnitlig for hver motorsagkyndig i provinsen ( $125.000 : 45 =$ ) 2777 kr. Ved bedømmelsen af udgifterne i København må det tages i betragtning, at lederen tillige fungerer som rådgiver i tekniske spørgsmål for justitsministeriet, og at de motorsagkyndiges kontor tillige har virket som kontor for udvalget til typeundersøgelser af motorkøretøjer, der bestod af lederen (formand) og 2 af de københavnske sagkyndige. En meget væsentlig del af medhjælps- og kontorholdsudgifterne må antages at have relation til disse funktioner. Hvis man regner med en yderligere udgift på ca. 3000 kr. årlig for hver motorsagkyndig eller mekaniker udover det nuværende antal, vil udgifterne efter hver af de nedenfor nævnte ordninger blive:

B. 1. Nuværende ordning			
56 motorsagkyndige	....	235.000	
8 motorsagkyndige			
å 3.000 kr. ....	....	24.000	259.000 kr.
B. 2. Anvendelse af motorsagkyndige til alle opgaver			
56 motorsagkyndige. ....		235.000	
41	-	123.000	358.000

B. 3. Som B. 2., men mekanikerassistenter til visse syn			
56 motorsagkyndige eller mekanikere .....		235.000	
53 motorsagkyndige .....		<u>159.000</u>	394.000 -
B. 4. Anvendelse af polititjenestemænd til almindelige førerprøver, mekanikere til visse syn og motorsagkyndige til komplicerede syn og førerprøver			
56 motorsagkyndige eller mekanikere .....		235.000	
14 motorsagkyndige .....		<u>42.000</u>	277.000 -

Der er ikke i ordning B 4 taget hensyn til eventuelle øgede kontorholds- og medhjælpsudgifter for politiet som følge af dets overtagelse af førerprøverne. Modtagelse af bestilling på og berømmelse af førerprøver vil, hvad enten dette arbejde udføres af de pågældende polititjenestemænd selv eller pålægges motorkontorenes personale, således som foreslået ovenfor under VIII, A, medføre en yderligere belastning for politiet, som ikke er taget i betragtning i det foran udøvede skøn over arbejdets omfang. Det må ligeledes antages, at politiets overtagelse af førerprøver vil medføre øgede udgifter til kontorhold (telefon, papir, protokoller, skrivematerialer, evt. lokaler). Det forekommer ikke muligt blot tilnærmelsesvis at angive størrelsen af sådanne udgifter. Det må dog under hensyn til, at politiet i forvejen har et omfattende kontorapparat, anses for givet, at udgiftsforøgelsen for hver polititjenestemand, der afgives til førerprøver, vil være væsentlig mindre end den gennemsnitlige udgift til kontorhold og medhjælp for hver motorsagkyndig.

## 2. Særlige ydelser.

Ifølge de ovenfor nævnte bestemmelser i færdselslovens § 75 ydes der de motorsagkyndige godtgørelse for benyttelse af eget motorkøretøj i tjenstligt øjemed efter de for tjenestemænd gældende regler. For 1958/59 er udgifterne til særlige ydelser for motorsagkyndige omfattende både befordringsudgifter og time- eller dagpenge anslået til 105.000 kr. Befordringsgodtgørelse



ydes navnlig ved landevejssyn og ved kørsel til fast mødested udenfor hjemstedet; i sidstnævnte tilfælde ydes tillige timepenge. Udgifterne i forbindelse med kørsel til fast mødested (der foreligger ingen oplysninger om, hvor stor en del disse udgifter i øjeblikket udgør af de samlede udgifter til særlige ydelser) vil blive mindst ved den under B 2 nævnte ordning, hvor der bliver et stort antal sideordnede motorsagkyndige med hver sin relativt lille kreds, og størst ved den under B 4 nævnte ordning, hvor kredsene bliver større. Befordringsudgifter ved landevejssyn vil blive væsentlig større i fremtiden, såfremt udvalgets forslag om udvidelse af disses antal gennemføres. Det synes ikke muligt at angive noget tal for de fremtidige udgifter af den heromhandlede art.

Udgifterne til befordring og timepenge for de polititjenestemænd, der skal afholde

førerprøver, vil komme til at afhænge af, hvor store områder hver enkelt politimand skal dække, hvilket atter kommer til at bero på, om virksomheden med afholdelse af førerprøver skal indgå som led i den almindelige polititjeneste, eller om de politifolk, der udtages hertil, skal have denne opgave som heldagsbeskæftigelse eventuelt i flere politikredse, jfr. diskussionen herom ovenfor i afsnit V, A. Under den førstnævnte forudsætning vil udgifterne til befordring og timepenge antagelig blive ganske uvæsentlige (kun forekomme i tilfælde af ferie og sygdom og lign.), under den sidstnævnte forudsætning formentlig af nogenlunde samme størrelse som de motorsagkyndiges befordringsudgifter ved kørsel til fast mødested, men for hver polititjenestemand dog væsentlig mindre end den samlede udgift til befordring og timepenge pr. motorsagkyndig.

## X.

### Tilvejebringelse af tekniske hjælpemidler for de motorsagkyndige.

Der har hidtil kun i meget begrænset omfang været stillet tekniske hjælpemidler til rådighed for de motorsagkyndiges undersøgelser. Baggrunden herfor er, at det, indtil den nye lønordning for de motorsagkyndige trådte i kraft den 1. maj 1957, principielt har påhvilet de sagkyndige selv at afholde de udgifter, der er forbundet med udførelsen af hvervet som motorsagkyndig (kontorhold, medhjælp, skrivematerialer, instrumenter m. v.). Der er dog, særlig til brug under de af de sagkyndige afholdte landevejseftersyn, for det offentliges regning anskaffet donkrafte, bremsemålere og i visse kredse transportable vognevægte.

løvrigt har de sagkyndige været henvist til at udføre deres arbejde med eftersyn af motorkøretøjer uden tekniske hjælpemidler af nogen art. Der har heller ikke været adgang til at få køretøjerne synet over grav eller på lift - bortset fra de undtagelsestilfælde, hvor der i medfør af § 29 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 er anordnet syn på værksted - eller truffet aftale med fremstilleren herom - og synene har hele året fundet sted i det fri, idet der ikke er blevet stillet lokaler til rådighed.

Navnlig det sidstnævnte forhold - savnet af et syningslokale - har givet anledning til væsentlige ulemper. I glat føre efter snefald har det ofte været vanskeligt at foretage syn på forsvarlig måde, idet den påbudte bremseprøve ikke har kunnet finde sted. I sådanne tilfælde har de sagkyndige undertiden set sig nødsaget til at aflyse syn, indtil vejrforholdene bedredes, hvilket na-

turligvis har været til stor gene for publikum og har medført gentagne klager til justitsministeriet. For de sagkyndige er det desuden stærkt generende at skulle afholde syn udendørs under alle vejrforhold. Navnlig i stærk kulde og i fugtigt og fedtet føre er det meget ubehageligt for de sagkyndige at arbejde i det fri ikke mindst ved undersøgelse af undervognen, der kræver, at den sagkyndige lægger sig ind under køretøjet. Disse undervognsundersøgelser vanskeliggøres endvidere ofte af dårlige lysforhold f. eks. i kraftigt solskin ved overgangen fra lys til skyggen under vognen.

Det er endvidere forekommet, at savnet af tekniske måleinstrumenter har vanskeliggjort de sagkyndiges arbejde og har medført, at de sagkyndige ikke har været i stand til at foretage undersøgelser, som var nødvendige for at tage stilling til, om et køretøj var i forsvarlig stand. De sagkyndige har så måttet henvise fremstilleren af køretøjet til at få det pågældende forhold undersøgt på og erklæring fremlagt fra et teknologisk institut, hvilket har pålagt den pågældende udgifter og besvær.

Der har i udvalget været enighed om, at det må anses for påkrævet, at der efterhånden tilvejebringes syningslokaler til brug for de sagkyndige, og at der tillige stilles de nødvendige tekniske instrumenter til de sagkyndiges rådighed. Herfor taler både hensynet til, at synene kan blive forsvarligt udført, at de motorsagkyndige kan få rimelige arbejdsvilkår, og at publikum under alle vejrforhold kan blive tilfredsstillende betjent. Det må desuden antages, at en sådan

forbedring af arbejdsforholdene vil medføre, at de, der beskæftiger sig med syn, kan overkomme mere end under de nuværende forhold, hvilket vil muliggøre personalebesparelser.

Udvalget har drøftet, hvilke lokaler og hvilket apparatur der måtte anses for nødvendigt, såfremt man skulle nå frem til den ideale ordning, at syn fuldt ud kunne gennemføres inden døre. Hallen måtte først og fremmest af hensyn til foretagelse af bremseprøve være af ret betydelig størrelse. Udenfor København må et lokale med et grundareal på ca. 6 X 40 m og en højde på ca. 3,8 m anses for påkrævet. Bygningen må indrettes og placeres, således at indkørsel foretages i den ene ende og udkørsel i den anden, og der må anlægges grav. Der bør være ventilationsanlæg og opvarmingsanlæg (strålevarme). Udgifterne ved opførelse af en sådan hal må efter det i øjeblikket gældende prisniveau antages at udgøre ca. 300 kr. pr. m<sup>2</sup>, d.v.s. ialt ca. 72.000 kr. Der må endvidere i en tilbygning indrettes kontor og toilet m v., størrelse ca. 25 m<sup>2</sup>; udgifterne ved opførelse af en sådan bygning anslås til ca. 20.000 kr.

Hertil kommer udgiften til køb af grund og indretning af denne til formålet, gennemsnitlig formentlig ikke under 15.000-20.000 kr.

Til et tilfredsstillende teknisk udstyr må beregnes at medgå:

1a. Bremseprøvestand for personvogne...	kr. 16.000
1b. Bremseprøvestand for lastvogne . . . . .	16.000
2. Lygtekontrolapparat . . . . .	2.000
3. Værkstedsdonkraft . . . . .	900
4. Diverse måleapparater til trykluft- og vacuumbremser . . . . .	400
5. Pedaltrykmåler (til konstatering af, hvor stort et tryk, der kræves til aktivering af fodbremse - særligt ved store vogne) . . . . .	350
6. Bremseskriver (til måling af reaktionstiden for bremsen på store vogntog) -	2.000
7. Diverse . . . . .	1.000
	kr. 38.650

De samlede udgifter til en syningshal med tilhørende tekniske instrumenter må herfter anslås til ca. 150.000 kr.

I København vil det dog formentlig være nødvendigt at regne med flere syningsba-

ner; og der må derfor regnes med større udgifter til bygning og grund samt til anskaffelse af flere sæt instrumenter.

Man er indenfor udvalget klar over, at der ikke er økonomisk mulighed for opførelse af syningshaller af denne art i alle de byer, hvor der findes et syningssted. I mange kredse ville hallen ikke få en udnyttelsesgrad, der står i rimeligt forhold til etablerings- og driftsudgifterne. Der vil formentlig i den nærmeste fremtid kun være tilstrækkeligt behov for sådanne syningshaller i København og de større politikredse udenfor København, hvor der er et betydeligt antal syn. Nogle steder kan en syningshal muligvis oprettes til brug for flere kredse, eventuelt således at køretøjer fra nabokredse under vanskelige vejrforhold, eller når der foreligger særlige tvivlsspørgsmål, der gør en mere nøjagtig teknisk undersøgelse nødvendig, henvises til syn helt eller delvis (f. eks. bremseprøve) i den kreds, hvor syningshallen findes.

Der bør efter udvalgets opfattelse søges tilvejebragt syningshaller af størrelse og med udstyr som ovenfor omtalt i København og de største kredse. I den øvrige del af landet bør opførelsen af syningshaller ske gradvis, begyndende med de kredse, hvor der er størst behov derfor.

I de kredse, hvor der ikke — eller i al fald ikke indenfor en overskuelig fremtid — antages at være basis for tilvejebringelse af en egentlig syningshal efter de foran skitserede retningslinier, bør man undersøge mulighederne for at tilvejebringe et mindre lokale, hvor syn kan foretages. Som tidligere nævnt er det navnlig bremseprøverne, der motiverer det betydelige arealkrav, som ligger til grund for overslaget over udgifterne til syningshaller. Det er ligeledes bremseprøverne, der beslæglægger den langt overvejende del af udgifterne til instrumenter. Ved at give afkald på muligheden for at foretage bremseprøver inden døre, vil man opnå en meget betydelig reduktion af udgifterne til syningslokale. Man ville i så fald ikke få fjernet alle de ulemper, som er forbundet med de nuværende syningsfor-

hold, idet det fortsat ville være vanskeligt at gennemføre bremseundersøgelser under ugunstige vejrforhold (sne, glat føre); men man ville dog opnå en meget betydelig forbedring i arbejdsforholdene ved at skabe mulighed for syn inden døre og over en grav med tilstrækkelig belysning. Vanskelighederne ved bremseprøver under dårlige forhold kan formentlig imødegås ved en effektiv snerydning af det ret begrænsede område, der er nødvendigt til selve opbremsningen og grusning af tilkørselsområdet.

Med hensyn til lokalets størrelse vil formentlig 7 X 4 m være tilstrækkeligt. Udgifterne ved opførelse af et lokale af denne størrelse anslås til ca. 350 kr. pr. m<sup>2</sup>; med et tillæg for grav på ca. 3000 kr. bliver udgifterne ialt ca. 12.800 kr.. Man bør dog, i al fald i de mindre kredse, undersøge muligheden for at leje et egnet lokale til brug i de perioder, hvor syn finder sted.

Af de ovenfor nævnte instrumenter bør hver sagkyndig være forsynet med et *lygtekontrolapparat*. Et sådant apparat vil gøre det muligt at kontrollere lygteindstillingen ved dagslys. Hidtil har de sagkyndige ikke været i stand til ved registreringssyn at undersøge, om lygterne er korrekt indstillet, eller om de har fornøden styrke, idet disse syn altid er foregået om dagen. I forbindelse med udsendelse af en ny vejledning for de motorsagkyndige kan der ventes udsendt mere eksakte forskrifter om lygternes lysstyrke. I øjeblikket kræves blot (§ 4 i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 198 af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr) af *fjernlys*: at det kan belyse vejbanen tilstrækkeligt mindst 100 m foran køretøjet, af *nærlys*: at det kan belyse vejbanen tilstrækkeligt mindst 30 m foran køretøjet; i den nugældende vejledning er kravet om »tilstrækkelig« belysning nærmere defineret således, at man stående i den pågældende afstand foran køretøjet tydeligt skal kunne tyde teksten af en avis, der holdes i nærheden af vejbanen. Kontrollen med overholdelsen af de påtænkte nye regler vil nødvendiggøre brugen af kontrolapparat . Apparatet bør være transportabelt,

således at det tillige kan benyttes under landevejseftersyn med politiet.

Der bør endvidere i hvert syningslokale findes en *værkstedsdonkraft*, som navnlig er nødvendig for en nærmere undersøgelse af styretøjets enkelte dele.

De under 4-6 nævnte instrumenter er specielt beregnet for syn af store vogne og vil derfor få en mere begrænset anvendelse end de øvrige apparater. Foreløbig vil det formentlig være tilstrækkeligt at anskaffe et mindre antal af disse specialapparater til anbringelse i de kredse, hvor der skønnes hyppigst at være behov for dem, således at de herfra kan stilles til rådighed for (evt. udlånes til) andre kredse, når der er brug for dem der.

Udgifterne ved etablering af et mindre syningslokale med de nødvendige tekniske apparater kan efter det ovenfor anførte skønsmæssigt opgøres således:

1. Bygning med grav.....	ca. 12.800	kr.
8. Lygtekontrolapparat og donkraft		
m. m.....	3.900	-
Ialt.....	ca. 16.700	kr.

Som tidligere nævnt bør man dog, inden man iværksætter byggeri, undersøge muligheden for leje af eksisterende garage med grav.

Der må yderligere regnes med anskaffelse af 10 sæt specialinstrumenter til undersøgelse af store lastmotorvogne (til fordeling i de største kredse), samlet udgift (10 X 2750 kr. =) 27.500 kr.

Et medlem af udvalget (Vestergaard) finder det påkrævet, at hver sagkyndig, udover de ovenfor under 2 nævnte instrumenter, yderligere er i besiddelse af en pedalytrykmåler og diverse måleapparater til trykluft- og vacuumbremser. Mindretallet er enig med flertallet i, at det indtil videre ikke vil være nødvendigt at udstyre alle sagkyndige med de øvrige specialinstrumenter til undersøgelse af store motorvogne, men finder ikke at 10 sæt specialinstrumenter vil være tilstrækkelige; hvis alle sagkyndige skal have adgang til at benytte disse instrumenter, bør der efter mindretallets opfattelse anskaffes mindst 25 sæt.