

BETÆNKNING

ANGAENDE

DE MOTORSAGKYNDIGES ANSÆTTELSES- OG LØNFORHOLD

AFGIVET AF DET AF

JUSTITSMINISTERIET DEN 12. JULI 1952

NEDSATTE UDVALG

BETÆNKNING NR. 121

1955

62.7/2 ex.3

SOCIALFORSKNINGSINSTITUTTETS
BIBLIOTEK
BORGERSGADE 28, K - MI 9811

INDHOLDSFORTEGNELSE

I. Indledning	5
II. De motorsagkyndiges indtægtsforhold og baggrunden for udvalgets nedsættelse	7
III. De motorsagkyndiges virkeområde	12
IV. Forholdet i de andre nordiske lande	17
V. Kritik af den nuværende aflønningsordning	20
VI. Kravene til de motorsagkyndiges uddannelse	22
VII. Aflønning af ingeniører i statens tjeneste	28
VIII. Muligheden for en fast aflønning af de i fremtiden antagne motorsagkyndige	30
IX. Overgangsordning for de nuværende motorsagkyndige	32
X. De motorsagkyndiges stilling iøvrigt	35
XI. Udvalgets indstilling	40
Bilag 1. Gennemsnitlige gebyrindtægter for de motorsagkyndige	43
Bilag 2. Skrivelse af 8. maj 1952 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige	44
Bilag 3. Gebyrindtægter for de motorsagkyndige i København	45
Bilag 4. Gebyrindtægter for de motorsagkyndige i provinsen	46
Bilag 5. Oversigt over ændringerne i de gebyrer, hvoraf de motorsagkyndiges indtægter beregnes	48
Bilag 6. Overenskomst af 16. juli 1952 mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening vedrørende civilingeniørernes ansættelsesforhold i statens tjeneste	49
Bilag 7. Skrivelse af 2. februar 1954 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige	53
Bilag 8. Skrivelse af 3. marts 1955 fra samme	57
Bilag 9. Skrivelse af 24. februar 1955 fra Dansk Ingeniørforenings Forbund	58
Bilag 10. Skrivelse af 22. februar 1955 fra Ingeniør-Sammenslutningen	59

I. Indledning

Ved skrivelse af 12. juli 1952 nedsatte justitsministeriet et udvalg med den opgave at undersøge de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold.

Til medlemmer af udvalget beskikkedes:

Kontorchef i justitsministeriet, nu konstitueret landsdommer H. Schaumburg-Christensen, formand,

ekspeditionssekretær, nu fg. kontorchef i finansministeriet Erik Frank,

justitsministeriets motorsagkyndige, civilingeniør H. H. Lützhøft, Helsingør, og

justitsministeriets motorsagkyndige, civilingeniør H. H. Jespersen, København.

København i marts 1955.

Erik Frank.

H. Schaumburg-Christensen,
formand.

Som sekretær for udvalget beskikkedes sekretær i justitsministeriet Ole Agersnap.

I anledning af civilingeniør Lützhøfts sygdom beskikkede justitsministeriet ved skrivelse af 18. august 1953 justitsministeriets motorsagkyndige, ingeniør P. Vestergaard, Thisted, til under civilingeniør Lützhøfts sygdom at indtræde i udvalget. Civilingeniør Lützhøft har ikke senere været i stand til at deltage i udvalgets arbejde.

Udvalget har ført forhandlinger med Dansk Ingeniørforening og Ingeniør-Sammenslutningen.

Som resultat af udvalgets arbejde foreligger denne betænkning.

H. Jespersen.

P. Vestergaard.

Ole Agersnap
sekretær.

II.

De motorsagkyndiges indtægsforhold og baggrunden for udvalgets nedsættelse.

Den første lov om kørsel med motorkøretøjer (automobiler), nr. 124 af 15. maj 1903, indeholdt i § 9, stk. 4, en bestemmelse om, at automobiler, forinden de måtte tages i brug, skulle fremstilles enten for politiet »eller for de af dette anviste sagkyndige« til afgørelse af, om de i loven indeholdte tekniske krav til automobilet var opfyldt, og om det iøvrigt uden fare kunne benyttes. Det udtaltes i bestemmelsen, at udgifterne ved undersøgelsen udredes af ejeren (brugeren). Ifølge § 11 kunne politiet på ejers hjemsted til enhver tid kræve automobilet fremstillet for at prøve, om det vedblivende opfyldte betingelserne for indregistrering. I lovens § 14 bestemtes desuden, at automobiler kun måtte føres af personer, der var i besiddelse af et enten af politiet eller af en af dette godkendt sagkyndig udstedt bevis for, at de var i besiddelse af den fornødne kørefærdighed m. v.

I bemærkningerne til lovforslaget fremhæves disse to krav til indretningen af automobilet og til førerens færdighed som hovedpunkter i forslaget.

De første sagkyndige blev altså antaget eller snarere anvist af politiet; og der fandtes ingen bestemmelser om, hvorledes de blev betalt for deres virksomhed bortset fra, at det af loven fremgik, at udgifterne hertil var staten uvedkommende. Ved den følgende lov om kørsel med automobiler nr. 153 af 30. marts 1906 (de første motorlove indtil 1918 indeholdt bestemmelser om, at de skulle optages til revision efter et kortere åremål, 2 eller 3 år) bestemtes det i

§§ 9, stk. 4, og 14, stk. 1, udtrykkeligt, at udgifterne henholdsvis ved undersøgelse af køretøjet og ved aflæggelse af køreprøve skulle afholdes af ejeren, andrageren; og ved lov nr. 98 af 18. april 1910 om kørsel med motorvogne og motorcykler henholdsvis § 11, stk. 4, og § 19, stk. 2, blev disse udgifter fastsat til 10 kr. for undersøgelse af eller aflæggelse af prøve i motorvogn og til 5 kr. for undersøgelse af eller aflæggelse af prøve på motorcykel. De fastsatte beløb tilfaldt de sagkyndige ubeskåret som vederlag for det af dem udførte arbejde.

Ved lov nr. 125 af 29. april 1913 blev det fastsat, at de sagkyndige skulle beskikkes af justitsministeriet, jfr. §§ 9, stk. 3, og 17, stk. 2. Begrundelsen herfor var ifølge bemærkningerne til lovforslaget (R.T. 1912-13 tillæg A. sp. 3047), at det ikke var så let at skaffe personer med tilstrækkelig sagkundskab i hver jurisdiktion, navnlig i de mindre købstæder og på landet; og det blev på den anden side fremhævet som værende af største vigtighed, at der gennem den undervisning og de prøver, der skulle gennemgås, blev øvet en virkelig kontrol med, at de pågældende prøvekandidater havde fornøden sikkerhed og kendskab til maskinens brug. Det udtaltes videre, at der efter forslaget var adgang for ministeriet til at beskikke en sagkyndig for hvert amt, hvorigennem det kunne sikres, at der blev stillet mere ensartede og strengere fordringer til de personer, der aflagde prøve. Der blev endvidere ved lovens § 13 indført en bestemmelse om, at motorkøretøjer, der blev

benyttet til offentlig personbefordring, skulle fremstilles til undersøgelse af, om de vedblivende opfyldte indregistreringsbetingelserne, mindst een gang årlig, og at de med en sådan prøve forbundne udgifter skulle udredes af ejeren med 2 kr. pr. vogn, dog for hver vogn udover 5 tilhørende samme person kun 1 kr.

Vederlaget for førerprøver blev ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 428 af 29. september 1921, udfærdiget med hjemmel i lov nr. 271 af 6. maj 1921 § 17, stk. 3, forhøjet til henholdsvis 20 kr. for motorvognsprøve og 10 kr. for motorcykelprøve. Samtidig blev gebyret for periodisk eftersyn af vogne, der anvendtes til offentlig personbefordring, forhøjet til 5 kr.

Efter at de motorsagkyndiges indtægter i begyndelsen af tyverne havde vist meget betydelig stigning (i finansåret 1923/24 opnåede to af de motorsagkyndige i København hver en indtægt på 56.000 kr., medens flere sagkyndige i provinsen havde indtægter varierende fra 24.000–38.000 kr.), indførtes der ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 50 af 26. februar 1925 en ændring i vederlagsordningen for de motorsagkyndige. Det blev herved for første gang bestemt, at de sagkyndige kun skulle have en andel af de i -- eller i henhold til -- loven fastsatte gebyrer for de sagkyndiges prøver og undersøgelser, således at alene de første 5.000 kr. af de af en sagkyndig i et finansår indtjente gebyrer skulle tilfalde ham ubeskåret; af de næste 5.000 kr. skulle den sagkyndige have $\frac{1}{2}$ og af resten $\frac{1}{3}$. For de sagkyndige, der samtidig var tjenestemænd i stat eller kommune, blev satserne fastsat til halvdelen af de ovenfor nævnte beløb, dog at vederlaget for et finansår ikke kunne overstige 5.000 kr. Det udtaltes endvidere i bekendtgørelsen, at det var hensigten at søge fornøden hjemmel til, at den del af gebyrerne, der ikke tilfaldt de sagkyndige, og som skulle indbetales til staten, ved justitsministeriets foranstaltning kunne anvendes til formål i forbindelse med lovgivningen om kørsel med motorkøretøjer. Samtidig med ændringen i vederlagsordnin-

gen blev antallet af sagkyndige for hele landet forøget fra ca. 30 til ca. 75.

Disse bestemmelser afløstes af de nugældende i lov om motorkøretøjer nr. 144 af 1. juli 1927 § 44, hvorefter der tilkommer de motorsagkyndige samme andele i gebyrerne for prøver og undersøgelser som ved bekendtgørelsen af 1925 fastsat, dog at satserne for motorsagkyndige, der er tjenestemænd, er forhøjet til henholdsvis 3.000 kr. ubeskåret, $\frac{1}{2}$ af de følgende 3.000 kr. og $\frac{1}{3}$ af resten med en maksimumsindtægt på 6.000 kr. i et finansår. Samtidig er det i § 44, stk. 3, bestemt, at den del af gebyrerne, som herefter ikke tilkommer de sagkyndige, tilfalder staten og anvendes til formål, der står i forbindelse med færdselen med motorkøretøjer. Gebyrerne for syn blev ved lovens § 15, stk. 2, fastsat til 8 kr. for motorvogne og 4 kr. for motorcykler; og ved den senere af justitsministeriet udsendt bekendtgørelse nr. 313 af 22. december 1927 § 9, stk. 2, blev der fastsat tilsvarende gebyrer for syn af henholdsvis påhængsvogne til motorvogne og sidevogne til motorcykler. Endvidere indførtes der ved §§ 31 og 32 gebyrer for erhvervelse af førerbevis til vogne, der benyttes til erhvervs-mæssig personbefordring og til omnibusbefordring, på henholdsvis 15 og 30 kr. Senere blev der ved § 43, stk. 4, i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 om motorkøretøjer fastsat et gebyr på 5 kr. for den nu bortfaldne prøve med letvægtsmotorcykel. Ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 320 af 30. juni 1950 er gebyrerne for syn forhøjet til henholdsvis 12 kr. for motorvogne og påhængsvogne hertil og 6 kr. for motorcykler og sidevogne til disse. Iøvrigt henvises til den som bilag 5 optagne oversigt over ændringerne i de gebyrer, hvoraf de motorsagkyndiges indtægter beregnes.

Ved siden af de indtægter, der oppebæres af de motorsagkyndige ved andel i gebyrer for førerprøver og syn, har de sagkyndige forskellige indtægter navnlig ved undersøgelse af motorkøretøjer i anledning af færdselsuheld og afgivelse af erklæringer

angående færdselsuheld. Disse indtægter, der varierer betydeligt fra kreds til kreds, tilfalder vedkommende sagkyndige ubeskåret. Der henvises til det i afsnit III, C anførte om de nævnte indtægter.

Derimod har der ikke været tillagt de sagkyndige noget beløb til dækning af kontorhold, medhjælp, telefon eller lignende, når bortses fra de motorsagkyndige i Storkøbenhavn, til hvis bistand der er oprettet et særligt kontor, hvis udgifter til medhjælp m. v. afholdes af statskassen, samt den nedenfor omtalte særordning i krigsårene. Ikke heller har der været tillagt de sagkyndige særlig godtgørelse til bilhold eller flyttegodtgørelse ved forflyttelse, og der er ikke etableret nogen syge- eller pensionsordning.

De motorsagkyndiges faktiske indtægter har efter ændringen af vederlagsordningen i 1925 i årene indtil den 2. verdenskrig været jævnt stigende. For finansårene 1936–39 udgjorde den gennemsnitlige gebyrindtægt for de motorsagkyndige i København 16.350 kr. og for de motorsagkyndige i provinsen 8.650 kr. Den kraftige indskrænkning i kørslen med motorkøretøjer under krigsårene medførte et meget betydeligt fald i de motorsagkyndiges indtægter; gennemsnitsindtægten udgjorde for årene 1940–45 for de motorsagkyndige i København og provinsen henholdsvis 4.325 kr. og 2.786 kr. Til supplerings af disse indtægter blev der ved justitsministeriets foranstaltning skaffet de fleste motorsagkyndige forskellige indtægter ved arbejde for andre statsmyndigheder, herunder navnlig assistance ved gennemførelse af benzinrationeringen, tilsyn med tørveproduktionen, priskontrol med kørsel for den tyske værnemagt, udstedelse af kassationserklæringer for brugte personmotor-køretøjer i forbindelse med ansøgninger om indkøbstilladelse m. v. Til de vanskeligst stillede sagkyndige blev der efter ansøgning med hjemmel på de årlige finanslove udbetalt understøttelse. I finansåret 1940-41 blev der til 5 motorsagkyndige udbetalt ialt 7.000 kr. i portioner på 1.000 og 2.000 kr., og i finansårene 1941-42 og

1942-43 ydede man de motorsagkyndige, der ikke ved andre indtægter var i stand til at indtjene henholdsvis 5.000 kr. og 5.500 kr., understøttelser, der bragte deres indtægter op til de nævnte beløb. Endvidere blev der med bevillingsmyndighedernes tilslutning i finansårene 1942/43, 1943/44 og 1944/45 ydet de motorsagkyndige udenfor København en kontorholdsgodtgørelse på 250 kr. årlig.

Efter krigen ophør fremsatte Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige i en skrivelse af 23. december 1948 til justitsministeriet under indtryk af indtægtsnedgangen i krigsårene forslag om ændring af de motorsagkyndiges lønforhold med det formål dels at få dækning for den stedfundne prisstigning og dels at få gjort indtægterne mindre afhængige af konjunkturerne. Ganske vist steg indtægterne i det første par år efter krigen til beløb, der lå væsentlig højere end i årene før krigen; i 1946/47 udgjorde gennemsnitsindtægten for de sagkyndige i København 25658 kr. og for de motorsagkyndige i provinsen 17238 kr. Men stigningen skyldtes udelukkende forøgelse af arbejdet, idet grundlaget for indtægtsberegningen (gebyrerne og beregningsatsen) ikke ændredes i det pågældende tidsrum. I de følgende år indtil 1950 faldt indtægterne da også betydeligt, således at de i finansåret 1949/50 udgjorde henholdsvis 19088 kr. og 10965 kr. Se iøvrigt bilag 1.

Landsforeningens forslag gik for det første ud på en ændring af gebyrordningen, idet der efter forslaget af de i hvert finansår indtjente gebyrer forlods skulle udbetales de motorsagkyndige 7.500 kr. (for sagkyndige, der var fastansatte pensionsberettigede tjenestemænd under stat eller kommune, dog kun 4.500 kr.) + et dyrtidstillæg af samme procentvise størrelse som tillæget til de af staten udbetalte honorarer + 25 % af den del af de indtjente gebyrer, der oversteg de forannævnte beløb. Dernæst rejstes krav om tilvejebringelse af en *pensionsfond* med bidrag fra de sagkyndige på 5 % af grundbeløbet + dyrtids-

tillæg og bidrag fra staten på det dobbelte, *en udligningsfond* til supplerung af de sagkyndiges indtægter i krisetider, under sygdom og lignende tilfælde med bidrag fra de sagkyndige på 5 % af de gebyrandele, der efter forslaget skulle tilfalde dem udover grundbeløb + dyrtidstillæg, og bidrag fra staten på det dobbelte, *kontorlokaler* med kontormedhjælp eller eventuelt kontorholdsgodtgørelse, *tilskud til automobilhold* efter en særlig ordning med et fast årligt beløb og nedsat befordringsgodtgørelse for tjenstlig kørsel, *befordringsgodtgørelse og diæter* under rejser til landsforeningens års- og kredsmøder samt *flyttegodtgørelse*. I senere henvendelser til justitsministeriet uddybede landsforeningen navnlig kravet om tilvejebringelse af en pensionsordning og ansøgte endvidere om *forhøjelse af betalingen for afgivelse af erklæringer om færdselsuheld* samt om, at der måtte blive ydet *betaling for en række hidtil gebyrfri forretninger* (særlig eftersyn af motorkøretøjer i henhold til motorlovens § 18, stk. 1 og 3, jfr. afsnit III om de motorsagkyndiges virkeområde).

Nogle af disse ønsker er senere imødekommet. Ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 18. august 1949 blev der således givet tilladelse til, at honorarerne for de sagkyndiges erklæringer om færdselsuheld forhøjedes, og ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 10. januar 1950 blev det tilladt de motorsagkyndige at beregne sig befordringsgodtgørelse ved kørsel til fast mødested (for afholdelse af syn eller førerprover) udenfor hjemstedet i tilfælde, hvor en sådan mødeordning er godkendt af justitsministeriet. Anmodningen om diæter og befordringsgodtgørelse ved deltagelse i landsforeningens kredsmøder blev ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 13. oktober 1950 imødekommet så vidt, at disse ydelser kan udbetales de motorsagkyndige i tilfælde, hvor der på kredsmøderne gives instruktion af lederen af de motorsagkyndiges kontor i København. Endvidere har alle motorsagkyndige nu adgang til at opnå tilskud af politikassen til dækning af udgifter-

ne ved deltagelse i landsforeningens årsmøde, hvor tekniske spørgsmål drøftes.

Ved justitsministeriets bekendtgørelse af 30. juni 1950 gennemførtes som nævnt ovenfor en forhøjelse af de sædvanlige synsgebyrer med 50 % og af gebyrerne for syn af hyrevogne m. v. med 20 %, hvilket medførte en vis stigning i de sagkyndiges indtægter. Af justitsministeriet udarbejdedes endvidere i efteråret 1951 med tilslutning af finansministeriet udkast til et lovforslag om ændring af gebyrordningen, således at de sagkyndige ubeskåret skulle oppebære de første 8.000 kr. (mod hidtil 5.000 kr.) af de i et finansår indtjente gebyrer, halvdelen af det overskydende gebyrbeløb indtil 16.000 kr. (hidtil 10.000 kr.) og en fjerdedel af resten (mod hidtil en trediedel). Gennemførelsen af dette forslag ville have medført en udjævning af de sagkyndiges indtægter, idet ordningen for de motorsagkyndige med de laveste indtægter medførte en indtægtsforøgelse på 2–3.000 kr., medens den for de motorsagkyndige med de højeste indtægter ikke medførte forøgelse af indtægten. Til imødegåelse af større svingninger i pengeværdien var der i udkastet til lovforslag indsat en bestemmelse om, at justitsministeriet med tilslutning fra folketingets finansudvalg kunne foretage sådanne ændringer af de de motorsagkyndige tilfaldende andele af gebyrerne, som forholdene måtte tilsiige. Udkastet indeholdt endvidere en bestemmelse om, at der under længevarende sygdom midlertidigt kunne ydes motorsagkyndige understøttelse af den staten tilkommende andel i gebyrerne med beløb, hvis størrelse skulle fastsættes af justitsministeren i det enkelte tilfælde. Udkastet indeholdt endelig et forslag til ændring af motorlovens § 18, der skulle åbne justitsministeriet adgang til at fastsætte gebyrer for de hidtil vederlagsfri syn af brugte motorkøretøjer i forbindelse med ejerskifte. Der var ikke i forslaget optaget nogen pensions- eller pensionsforsikringsordning, idet finansministeriet ikke fandt sådanne ordninger forenelige med vederlagsordningen for de motorsagkyndige.

Forslaget blev imidlertid ikke – som forventet af landsforeningen – fremsat for rigsdagen i efteråret 1951. Foreningen fremsendte derfor i februar måned 1952 til justitsministeriet et nyt forslag til lønordning for de motorsagkyndige, som det havde været foreningens tanke at forelægge for det folketingsudvalg, foreningen havde forventet nedsat efter lovforslagets fremsættelse. Landsforeningens forslag gik ud på følgende:

1. En grundløn på 8.000 kr., der pristalreguleres, samt 25 % af samtlige de i hvert finansår indtjente gebyrer.

2. En pensionslignende understøttelse ved afgang på grund af alder eller sygdom.

3. Alders-, sted- og bestillingstillæg efter justitsministeriets bestemmelse.

Da heller ikke denne henvendelse førte til fremsættelse af noget lovforslag for rigsdagen, rettede landsforeningen den 8. maj 1952 den som bilag 2 til denne betænkning aftrykte henvendelse til justitsministeriet, hvori foreningen foreslog, at der nedsattes

et udvalg med den opgave at finde frem til en fyldestgørende ændring af de motorsagkyndiges lønvilkår. I henvendelsen udtaltes endvidere, at der, som forholdene har udviklet sig, var meget, der talte for, at en tilfredsstillende ordning kun kunne nås ved tjenestemandsansættelse, og at et flertal af de motorsagkyndige helst så en sådan ordning. På baggrund af denne henvendelse fandt nedsættelsen af nærværende udvalg derefter sted som omtalt i afsnit I.

Under udvalgets arbejde har de motorsagkyndiges indtægter på grund af de stedfundne lempelser i importen af motorkøretøjer påny været stærkt stigende, men samtidig har arbejdet som nærmere nedenfor anført nået et sådant omfang, at de fleste af de sagkyndige har haft vanskeligt ved at overkomme det. Stigningen i de sagkyndiges indtægter har derfor ikke været ensbetydende med en løsning af de problemer, der gav anledning til udvalgets nedsættelse.

Iøvrigt henvises der angående de motorsagkyndiges indtægter gennem årene til bilag 1, 3 og 4.

III.

De motorsagkyndiges virkeområde.

A. Eftersyn af motorkøretøjer.

1. *Nye (det vil sige ikke tidligere her i landet registrerede) køretøjer.*

(lovbekendtg. nr. 131 af 14. april 1932 om motorkøretøjer § 15, jfr. bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 §§ 20–21).

Alle sådanne motorkøretøjer henvises, efter at være anmeldt for motorkontoret på ejerens (brugerens) hjemsted, til eftersyn hos den motorsagkyndige, der skal undersøge, om de i motorloven og de i henhold hertil givne forskrifter med hensyn til indretningen er opfyldt, og om køretøjet iøvrigt uden fare kan benyttes. På grundlag af den motorsagkyndiges attest herom, finder indregistreringen herefter sted.

Ved eftersyn af personvogne, der er indrettet til befordring af mere end 7 personer, vare- og lastmotorvogne, medmindre de er fremstillet på chassis'er, der er bestemt til personvogne, traktorer, påhængsvogne og vare-sidevogne til motorcykler, medmindre de er bygget på stel, bestemt til person-sidevogne, skal der ifølge justitsministeriets bekendtgørelse nr. 53 af 1. marts 1948 forelægges en af »Justitsministeriets udvalg til typeundersøgelse af motorkøretøjer« udstedt godkendelseserklæring – den såkaldte »typegodkendelse« – omfattende det enkelte køretøj eller den pågældende type af køretøjer.

Traktorer, tilhørende ejere eller brugere af landbrugs- og skovbrugsejendomme, der i medfør af motorlovens § 2, stk. 3, som ændret ved lov nr. 76 af 31. marts 1954 er fritaget for egentlig registrering, men af

politiet kan »godkendes« til en begrænset kørsel med produkter til og fra ejendommen, skal ifølge justitsministeriets bekendtgørelse nr. 87 af 17. marts 1952 § 1 på tilsvarende måde som ved indregistrering fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige. Det samme gælder de i bekendtgørelsens § 5 omhandlede gaffeltrucks m. v., der på lignende måde godkendes til transport af gods ad bestemt angivne kortere vejstrækninger.

For eftersynene betales der gebyr efter de ovenfor anførte regler, jfr. bilag 5. Såfremt et køretøj ved fremstillingen for den motorsagkyndige ikke opfylder betingelserne for indregistrering (godkendelse), giver den motorsagkyndige fremstilleren besked herom med angivelse af, hvilke mangler der skal afhjælpes som betingelse for, at køretøjet kan godkendes af den motorsagkyndige. For den (eller de) senere fremstilling(er) til kontrol med, om manglerne er afhjulpnet, betales intet gebyr.

2. *Tidligere indregistrerede køretøjer*

(bekendtgørelse af 1932 §§ 22–23).

Når disse køretøjer anmeldes til indregistrering (f. eks. i tilfælde af ejerskifte), skal de normalt ikke fremstilles for de motorsagkyndige til eftersyn. Der gælder dog visse undtagelser herfra.

a. Hvis et tidligere indregistreret køretøj efter at have været *afmeldt af registeret i mere end 3 måneder* påny anmeldes til indregistrering, skal der ifølge bekendtgørelsen

af 1932 § 22 følges ganske samme regler som ved indregistrering af nye køretøjer, det vil sige køretøjet skal fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige; og der skal for eftersynet betales gebyr efter de almindelige regler.

b. Hvis *anmeldelsen* af køretøjet sker *inden 3 måneder fra afmeldelsen*, hvad der er det almindeligste, skal køretøjet ifølge bekendtgørelse af 1932 § 23 fremstilles for den motorsagkyndige, såfremt den første indregistrering er sket for mere end 5 år siden, og køretøjet ikke indenfor de sidste 2 år er synet og godkendt af en motorsagkyndig, eller hvis politiet finder, at køretøjet gør et mangelfuldt eller forsømt indtryk. For et sådant eftersyn betales intet gebyr, uanset at det ganske svarer til de under 1 og 2 a omhandlede eftersyn og kan give anledning til indgående undersøgelser og en eller flere omstillinger.

3. *Ændringer ved motorkøretøjer.*

Såfremt der på et køretøj foretages sådanne ændringer, at indregistreringsattesten (den af politiet på grundlag af den motorsagkyndiges syn udstedte attest) på noget punkt bliver urigtig, skal der ifølge bekendtgørelsen af 1932 § 27 gøres anmeldelse herom til politiet, der skønner, om fremstilling for den motorsagkyndige skal finde sted. Bestemmelsen forstås i praksis således, at anmeldelse skal ske, hvis ændringerne medfører væsentlige forandringer i forhold til indregistreringsattesten, eller hvis de kan få indflydelse på vægtafgiftens størrelse. Anmeldelse finder ofte først sted, når politiet eller de motorsagkyndige ved en eller anden lejlighed, jfr. f. eks. nedenfor under 4 og 5, opdager forandringen og derfor henviser ejeren til at indgive anmeldelse. Det vil også kunne ske, at den motorsagkyndige under et af de foran under A, 2, b nævnte vederlagsfri eftersyn konstaterer ændringer i forhold til indregistreringsattesten; også i et sådant tilfælde skal motorkøretøjet anmeldes til politiet, der i medfør af § 27 henviser det til syn hos den motorsagkyndige.

For sådanne eftersyn betales sædvanligt gebyr.

4.

Ifølge motorlovens § 18, stk. 1, 1. pkt. kan politiet på ejerens hjemsted til enhver tid forlange et motorkøretøj fremstillet til eftersyn af, om det vedblivende opfylder indregistreringsbetingelserne. Bestemmelsen får særlig betydning med hensyn til de nedenfor under 5 nævnte fremstillinger, der beordres ved landevejseftersyn. For de her nævnte eftersyn erlægges intet gebyr.

5. *Landevejseftersyn.*

Ifølge motorlovens § 18, stk. 3, er politiet til enhver tid berettiget til sammen med den motorsagkyndige at standse et motorkøretøj og lade det undersøge med det samme, de såkaldte landevejseftersyn. De motorsagkyndige er ifølge justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. nov. 1948 forpligtet til at deltage i 24 (i København 12) årlige eftersyn af motorkøretøjers styre- og bremseapparater og i 12 eftersyn til kontrol med lygteføring. Forsåvidt et sådant eftersyn fører til, at et køretøjs nummerplader på grund af forefundne mangler fjernes, jfr. motorlovens § 18, stk. 4, skal køretøjet anmeldes til ny indregistrering og herunder henvises til eftersyn hos den motorsagkyndige mod betaling af sædvanligt gebyr. Er manglerne ved et køretøj af mindre grov karakter, beordres manglerne afhjulpet, og køretøjet fremstillet til eftersyn hos den motorsagkyndige til konstatering af, om køretøjet er bragt i forskriftsmæssig stand. I nogle tilfælde praktiseres landevejseftersynene således, at politiet selv standser mistænkelige køretøjer og eventuelt, hvis der findes at være grund hertil, beordrer dem fremstillet for den motorsagkyndige. For landevejseftersyn og for de herunder beordrede kontroleftersyn hos den motorsagkyndige, betales der ikke noget gebyr. Derimod oppebærer de motorsagkyndige ifølge justitsministeriets cirkulære af 29. juni 1929 befordringsudgifter samt time- og dagpenge under disse eftersyn.

6. Periodiske syn af visse arter motor-køretøjer.

Ifølge motorlovens § 18, stk. 1, 2. pkt., kan der fastsættes regler for særlig hyppigt eftersyn af motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til befordring af personer. I henhold hertil er der ved bekendtgørelsen af 1932 § 63 pålagt politiet at drage omsorg for, at motorkøretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring med passende mellemrum og mindst een gang halvårlig fremstilles til eftersyn. I flere politikredse kræves de nævnte motorkøretøjer fremstillet 4 gange årlig. Såfremt et sådant køretøj flyttes fra en politikreds til en anden, skal det ifølge justitsministeriets cirkulære nr. 127 af 14. oktober 1936 i reglen atter fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige på tilflytningsstedet. Omnibusser skal ifølge ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 281 af 23. oktober 1935 om regulativ for omnibuskørsel med motorkøretøjer § 2 fremstilles, »når det af politiet forlanges og mindst een gang fjerdingårlig«. Også motorkøretøjer, der udlejes uden fører til personbefordring skal ifølge bekendtgørelse af 1932 § 65 fremstilles til eftersyn mindst een gang fjerdingårligt. Om gebyrer for disse eftersyn henvises til oversigten, bilag 5.

Brandvæsenets, Falcks Redningskorps' og Zoneredningskorpsets samt civilforsvarets udrykningskøretøjer skal fremstilles til eftersyn efter de i bekendtgørelsens § 63 indeholdte regler, det vil sige mindst een gang halvårlig. For eftersynet af brandvæsenets køretøjer erlægges intet gebyr, medens der for eftersyn af de øvrige udrykningskøretøjer betales gebyr som for vogne, godkendt til erhvervsmæssig personbefordring.

Ved eftersyn af benzin- og olietankvogne i forbindelse med indregistrering påhviler det ifølge justitsministeriets cirkulære nr. 102 af 13. juli 1929 de motorsagkyndige at påse, at vognen er indrettet i overensstemmelse med den for sådanne vogne foreskrevne godkendelse fra justitsministeriets konsulent for brandfarlige stoffer; og der er i cirkulæret opregnet en lang række for-

hold, som de motorsagkyndige særlig skal undersøge. Endvidere skal de pågældende tankvogne hvert tredje år fremstilles for den motorsagkyndige til eftersyn af, om de stadig opfylder de stillede krav. Der tilkommer ikke de motorsagkyndige noget gebyr for disse sidste eftersyn.

Ifølge justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 24. marts 1952 kan almindelige lastmotorvogne på visse nærmere betingelser anvendes til transport af personer, der deltager i hjemmeværns- og civilforsvarsøvelser. En sådan lastmotorvogn skal fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige forud for hver enkelt transport, medmindre den har været fremstillet til eftersyn inden for et tidsrum af 3 måneder før transportens begyndelse. For eftersynet betales et gebyr af 10 kr.

Efter justitsministeriets praksis meddeles der endvidere i visse tilfælde tilladelse til på lignende betingelser at anvende lastmotorvogne til transport af arbejdere til og fra deres arbejdsplads morgen og aften. Det fastsættes som et vilkår for tilladelsen, at det pågældende lastmotorkøretøj hver 3. måned fremstilles til eftersyn hos den motorsagkyndige. For eftersynet betales et gebyr af 8 kr.

I forbindelse med omtalen af de motorsagkyndiges virksomhed ved syning af motorkøretøjer finder man anledning til at fremhæve, at der på visse punkter er rejst spørgsmål om ændring af den gældende ordning.

I den nu afgivne betænkning angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer er der således stillet forslag om periodisk eftersyn hvert 5. år af alle motorkøretøjer og hyppigere eftersyn bl. a. af vare- og lastmotorvogne. Det er endvidere udvalget bekendt, at man i justitsministeriet overvejer en ordning, svarende til de bl. a. i Sverige og Tyskland gældende regler, hvor efter fabriksny personmotorvogne fritages for syn på grundlag af en typegodkendelsesordning. Såfremt disse ændringer gennemføres, vil de motorsagkyndiges virksomhed

ved syn i højere grad komme til at angå brugte motorkøretøjer; de deraf følgende ændringer i arbejdets omfang er vanskelige at skønne over.

B. Førerprøver.

Almindeligt førerbevis til motorkøretøj (motorvogn over eller under 2.500 kg egenvægt, almindelig motorcykel, motorcykel med sidevogn eller traktor) kan erhverves efter en for den motorsagkyndige aflagt prøve. Gebyret udgør som ovenfor anført 20 kr. for motorvognsprøve og 10 kr. for motorcykelprøve.

Førerbevis til erhvervsmæssig personbefordring, bortset fra omnibuskørsel, – hvortil iøvrigt kræves, at vedkommende er fyldt 21 år og har ført almindelig motorvogn i mindst 3 måneder, – erhverves efter en for den motorsagkyndige aflagt særlig prøve, for hvilken der betales et gebyr på 15 kr. For aflæggelse af prøve i omnibuskørsel, hvortil der kræves en alder på 22 år og mindst 1 års kørsel med motorvogn, betales et gebyr på 30 kr. – såfremt man i forvejen har førerbevis til motorvogn over 2.500 kg, dog kun 20 kr.

Bestås prøven ikke, kan ny prøve aflægges mod halvt gebyr, hvis den finder sted senest 2 måneder efter den første prøve. For yderligere prøver erlægges fuldt gebyr.

Nærmere regler for fremgangsmåden ved afholdelse af førerprøver indeholdes i bekendtgørelse af 1932 §§ 46–48. Prøven består dels i en praktisk prøve i manørefærdighed og kørsel, dels i en teoretisk overhøring angående køretøjets indretning og betjening samt angående de for det pågældende køretøj gældende færdselsregler m. v.

Angående overvejelserne om at henlægge de almindelige førerprøvers afholdelse til andre end de motorsagkyndige henvises til det i afsnit VI, B anførte.

C. Andre opgaver.

a. Vedragsfrit arbejde.

Oprindelig bestod de motorsagkyndiges arbejde som anført ovenfor i afsnit II udelukkende i mod bestemte honorarer at fore-

tage førerprøver og syn i forbindelse med indregistrering samt periodiske eftersyn af hyrevogne m. v. Efter den ved bekendtgørelse af 26. februar 1925 gennemførte ordning, der begrænsede de sagkyndiges indtægter til andele i gebyrerne for disse forretninger, er det blevet pålagt de sagkyndige at udføre arbejde uden betaling herfor. Ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 26. juli 1926 blev det første gang pålagt de motorsagkyndige uden vederlag at deltage i de ovenfor under A, 5 omtalte landevejs-eftersyn sammen med politiet; og senere er det blevet praksis i de motorsagkyndiges beskikkelser at indføre et forbehold om, at de er pligtige efter politimesterens nærmere bestemmelse at stille indtil 2 arbejdsdage til rådighed for politiet. I praksis har man dog ikke krævet denne pligt opfyldt, idet det udover medvirken ved landevejseftersyn alene er pålagt de motorsagkyndige at afgive erklæring til politiet eller justitsministeriet om enkelte sager f. eks. vedrørende særlige motorkøretøjskonstruktioner eller vedrørende klager over de motorsagkyndige i forbindelse med syn og førerprøver. Dette arbejde har kun i mindre udstrækning lagt beslag på de motorsagkyndiges arbejdskraft.

b. Særlig vederlagt arbejde.

For nedennævnte forretninger er der fastsat honorarer, som tilfalder de sagkyndige ubeskåret:

1. *Eftersyn i anledning af færdselsuheld.* Ved alvorligere færdselsuheld, således f. eks. hvor uheldet medfører døden eller større personskader, eller hvor politiet skønner, at defekter ved køretøjet kan have været medvirkende årsag til uheldet, bliver den motorsagkyndige ofte tilkaldt af politiet for med henblik på udredning af ulykkens årsager at foretage en nærmere undersøgelse af motorkøretøjet (køretøjerne) og de nærmere omstændigheder ved ulykken. For undersøgelse af et køretøj og afgivelse af erklæring herom tilkommer der ifølge justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 18. august 1949 den motorsagkyndige et honorar, der

ikke må overstige 30 kr. for motorvogne og 20 kr. for motorcykler. Såfremt der samtidig undersøges flere køretøjer i anledning af samme uheld, må der for de følgende køretøjer kun betales 25 kr. pr. motorvogn og 15 kr. pr. motorcykel. For afgivelse af yderligere erklæringer til brug for behandlingen af en færdselssag har den sagkyndige krav på passende honorar, beregnet efter en takst af 10 kr. i timen for den tid, der er anvendt til undersøgelser og beregninger af rent ingeniørmæssig karakter og til udarbejdelse af erklæringer. Endvidere har den motorsagkyndige krav på befordringsgodtgørelse.

De motorsagkyndiges indtægter ved afgivelse af de nævnte erklæringer lå i 1951 for de flestes vedkommende mellem 1000 og 3000 kr.; nogle havde dog væsentlig mindre indtægter herved, helt ned til 400 kr., mens kun ganske få havde større indtægter (indtil ca. 6000 kr.).

2. Eftersyn af tjenestemotorkøretøjer.

Ifølge justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 3. maj 1949 kan der for eftersyn af statens tjenestemotorkøretøjer, hvilket eftersyn skal foretages mindst een gang årligt og kan overdrages til den motorsagkyndige, såfremt den pågældende styrelse ikke selv råder over den fornødne tekniske sagkundskab, udbetales den motorsagkyndige et vederlag på 15 kr. pr. undersøgelse af motorvogne og 10 kr. pr. undersøgelse af motorcykler. Disse indtægter er af forsvindende betydning for de motorsagkyndige; det er kun ganske få motorsagkyndige, som har indtægter af denne art, og det drejer sig kun om indtil 100 kr. årlig.

3. *Indberetninger til forsvarsministeriets udskrivningstjeneste.* Ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 28. september 1953 er der åbnet adgang for de motorsagkyndige til mod honorar at påtage sig at sende forsvarsministeriets motorudskrivningstjeneste indberetninger med forskellige tekniske oplysninger om indregistrering af visse fabrikater af last- og varemotorvogne. De motorsagkyndige modtager herfor et honorar på 4 kr. pr. indberetning. I København har de motorsagkyndiges indtægter herved i det første år udgjort 500–1000 kr. og udenfor København indtil 500 kr., varierende efter kredsens størrelse.

4. Nogle motorsagkyndige er endvidere medlemmer af de særlige udvalg til afholdelse af prøve for kørelærere.

I henhold til justitsministeriets bekendtgørelse nr. 394 af 24. september 1948 er der oprettet i alt 8 sådanne udvalg, hvert omfattende flere politikredse. Hvert udvalg består af tre medlemmer, hvoraf een er polititjenestemand (i reglen en politimester) og een motorsagkyndig, mens den motorsagkyndige fra den kreds, hvor aspiranten hører hjemme, tiltræder udvalget som dettes tredje medlem. Ifølge justitsministeriets cirkulære af 30. september 1948 tilkommer der hvert af medlemmerne honorarer på fra 15 til 30 kr. pr. prøve. De motorsagkyndiges indtægter er varierende, idet de afhænger af antallet af aspiranter til disse prøver; men kun for de sagkyndige, der er faste medlemmer af disse udvalg, er der tale om en regelmæssig indtægt, og kun af mindre omfang.

IV.

Forholdet i de andre nordiske lande.

1. Sverige.

Indtil 1948 var de motorsagkyndige i Sverige (Besiktningsmän) ansat og lønnet på lignende vilkår som de danske motorsagkyndige. De var ikke tjenestemænd, men modtog betaling for deres arbejde gennem andele i gebyrerne for de udførte forretninger (syn og førerprøver), således at de fik den første del (fra 5.000–7.000 kr. efter kredsens størrelse) af de i hvert år indtjente gebyrer ubeskåret, halvdelen af de næste 5.000–7.000 kr. og $\frac{1}{4}$ af resten. For personer, der samtidig modtog løn eller pension fra staten, gjaldt en yderligere indtægtsbegrænsning. En af de sagkyndige indenfor hvert len blev mod et fast årligt vederlag, fra 500 til 1.200 kr. efter områdets størrelse, beskikket som länsbesiktningsman med pligt til i et vist omfang at føre tilsyn med de øvrige sagkyndige i lenet, sende årlig indberetning og afgive erklæring i konkrete sager til centralstyrelsen (Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen) om besiktningsvirksomheden i lenet, føre tilsyn med politiets arbejde med landevejseftersyn m. v. Hver af de sagkyndige fik endvidere et tilskud til automobil på 15 % af gebyrindtægten, dog højest 900 kr. pr. år. Derimod skulle de sagkyndige selv afholde udgifter til lokaler og kontorhoid, og de måtte selv betale løn til vikar under sygdom og ferie. De havde ingen ret til pension efter afgang fra tjenesten. De motorsagkyndiges indtægter var stærkt varierende, men udgjorde i 1945 fra ca. 10.000 kr. til ca. 20.000 kr. årlig.

Der var ialt beskikket 59 sagkyndige, deraf 4 i Stockholm og iøvrigt hver med sit

bestemte tjenestested, men med pligt til at holde træffedage i en eller flere andre byer i distriktet. Ved sæsonmæssig forøgelse af arbejdet kunne der af centralmyndigheden beskikkes en medhjælper.

I 1945 blev der af regeringen nedsat et udvalg til at overveje ændringer i de sagkyndiges ansættelses- og lønvilkår. Det fremgår af det meget fyldige kommissorium, at man tidligere fra statens side havde været tilbageholdende overfor tanken om at skabe en ny tjenestemandsklasse, men at man nu fra regeringens side regnede med, at dette ville være den bedste løsning.

Resultatet af udvalgets arbejde blev et forslag om ansættelse af de sagkyndige som tjenestemænd, hvilket forslag blev gennemført med virkning fra 1. januar 1948.

Herefter er landet inddelt i 9 besiktningsdistrikter hver under ledelse af en »første bilinspektör« og med flere »bilinspektörer«, »bitrådande bilinspektörer« og »ekstra bilinspektörer« stationeret forskellige steder i distriktet. Første bilinspektörens opgaver svarer til dels til »länsbesiktningsmannens«; men han har dog en videregående myndighed over lenets øvrige sagkyndige. Han har ledelsen af sagkyndigvirksomheden indenfor distriktet, fører tilsyn med de øvrige sagkyndige og påser herunder, at arbejdet i videst muligt omfang fordeies ligeligt blandt 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.

De sagkyndiges vigtigste opgaver er undersøgelser af motorkøretøjer og afholdelse af førerprover. Endvidere afholder de kursus med polititjenestemænd med henblik på at uddanne dem til at foretage eftersyn af motorkøretøjer på landevejene, fører tilsyn med køreskolerne samt afgiver erklæringer til brug for andre myndigheder.

Om antallet af sagkyndige indenfor de enkelte lønklasser kan følgende oplyses:

- 1 første bilinspektør (Stockholm),
- 2 første bilinspektører (Göteborg, Malmö),
- 6 første bilinspektører (i det øvrige land),
- 2 biträdande første bilinspektører (Stockholm),
- 1 biträdande første bilinspektør (Göteborg),
- 1 biträdande første bilinspektør, (Malmö),
- 35 bilinspektører,
- 19 biträdande bilinspektører,
- 27 ekstra bilinspektører.

De sagkyndige får kontorlokaler og medhjælp stillet til rådighed.

Det tidligere tilskud til bilhold er ændret, således at de sagkyndige nu får dels et fast tilskud, 1.404 kr. årlig til motorvogne med en egenvægt på under 1100 kg og 1.896 kr. årlig til større motorvogne, dels henholdsvis 16 ore og 20 ore pr. km tjenstlig kørsel.

De sagkyndige har ingen ekstraindtægter udover deres faste løn.

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 8 af de for tiden virkende sagkyndige har en uddannelse, der kan sidestilles med dansk

civilingeniørekksamen. De øvrige har enten bestået en eksamen, svarende til dansk teknikum, eller har gennemgået en mindre omfattende uddannelse.

2. Norge.

De norske bilsagkyndige blev indtil 1927 ansat af de enkelte politimestre. Fra 1. januar 1927 blev landet inddelt i bestemte områder, og de sagkyndige blev udnævnt af en centralmyndighed (arbejdsdepartementet). De sagkyndige var ikke tjenestemænd og havde ingen ret til pension. De blev lønnet efter antallet af registrerede motorkøretøjer og afholdte førerprover, idet der blev anvendt en skala med mindre godtgørelse pr. forretning, når antallet af forretninger oversteg en vis grænse. Udgifterne blev betalt af de for registrering og førerprover indkomne afgiftsbeløb.

Fra 1. juli 1939 blev de sagkyndige ansat som tjenestemænd med pensionsret, bortset fra 16 sagkyndige, der var for gamle til at indgå i statens pensionskasse. Disse har imidlertid, efterhånden som de er gået af, fået tildelt en mindre pension fra staten, hvortil udgifterne er afholdt af bilkontrollens budget. Der findes nu ialt 53 faste og 33 midlertidige sagkyndige, fordelt på 35 distrikter og placeret i 4 forskellige lønklasser. Ved bedømmelse af antallet af sagkyndige må det tages i betragtning, at de norske sagkyndige, udover arbejdet med syn af motorkøretøjer og førerprover, tillige er formænd for udvalg, der indenfor hvert distrikt varetager fordelingen af indkøbstilladelser til nye biler, samt meddeler godkendelse af autoreparationsværksteder. De sagkyndige fik oprindeligt en særlig kontorholdsgodtgørelse, hvis størrelse afhang af antallet af indregistrerede motorkøretøjer (2,50 kr. pr. registreret køretøj). Undtaget herfra var dog en række fælles kontorer, ialt 6, som fik kontorudgifterne dækket efter et i forvejen fastsat budget, som de måtte aflægge regnskab for, og fra 1. juli 1952 er denne ordning gennemført i samtlige distrikter. De motorsagkyndige får endvidere rejseudgifter godtgjort efter særlige

regler, dog således at der for hvert distrikt er afsat et bestemt beløb hertil for hvert finansår. Endvidere modtager de sagkyndige for tjenstlig kørsel i deres egne motorvogne godtgørelse pr. km efter en faldende skala (50 øre pr. km for de første 3.000 km årlig, 40 øre pr. km for de næste 6.000 km og 30 øre for det overskydende antal km). De højest lønnede sagkyndige har alle tilladelse til at benytte egen motorvogn på tjensterejser; og de øvrige sagkyndige kan efter ansøgning opnå en sådan tilladelse. For Oslos vedkommende er der indført en særordning, hvorefter alle faste sagkyndige får udbetalt en fast månedlig kørselsgodtgørelse på 130 kr. For kørsel udenfor Osloområdet får de desuden 50 øre pr. km.

De sagkyndige får ingen særlig godtgørelse for landevejseftersyn. Derimod modtager de udover deres faste løn særlige honorarer for arbejde for politiet med undersøgelse af og/eller afgivelse af erklæring om en motorvogn – eller forhold i forbindelse hermed – i anledning af færdselsuheld. Honorarerne beregnes efter en timeløn på 12 kr.; den sagkyndige modtager desuden diæter.

Der stilles som i Sverige ikke krav om nogen bestemt uddannelse for at opnå ansættelse som sagkyndig; men det kræves, at vedkommende skal have teoretisk og praktisk kendskab til biler og biltrafik. Af de nuværende sagkyndige er efter det for udvalget oplyste ca. 20 civilingeniører.

3. Finland.

De finske motorsagkyndige (Besiktningsmän) er statstjenestemænd. Der findes ialt 28 (heraf 5 i Helsingfors), fordelt i 3 lønklasser med 1 i den højeste, 11 i den næste og 16 i den laveste klasse. Indtil 1951 modtog de udover deres faste løn mindre tilskud til kontorhold (medhjælp, leje, kontorartikler m. v.) og kørsel i eget motor-køretøj. Endvidere lønnes af statskassen 13 »biträdande besiktningsmän«, der skulle assistere under ferie og sygdom; disse, for hvem arbejdet var et bierhverv, modtog et mindre, fast honorar herfor.

I 1951 indførtes en nyordning, hvorefter de sagkyndige udover deres faste løn fik ret til at oppebære 30 % af nogle samtidig fastsatte gebyrer for de af dem udførte syn og førerprøver. Der er dog senere fastsat en bestemt grænse for det antal forretninger, hver sagkyndig må have (højest 6.000 pr. år og højest 800 pr. måned). Af de resterende 70 % af gebyrindtægterne, som af publikum indbetales til de sagkyndige, afholdes udgifter til medhjælp (indtil et vist beløb pr. forretning), kontorlokaler (efter regning, unødige store lokaler skal dog undgås), godtgørelse for kørsel i egen motorvogn efter kilometertakst samt dagpenge under tjensterejser. Den herefter tilbageværende del af gebyrerne afregnes hver måned med ministeriet. For året 1952 har gebyrandelstillægget gennemsnitligt udgjort ca. 20–25 % af den samlede indtægt.

Staten lønner stadig 13 assistenter, der får et lille, fast honorar for at være til rådighed og derudover andel i de relativt få forretninger, de kommer til at udføre. Der er dog nu yderligere antaget et antal assistenter, som har flere forretninger at udføre. Assistenterne (herunder også de 13, der opbejærer fast honorar) får *enten* såfremt de arbejder selvstændigt i et mindre distrikt uden forbindelse med et sagkyndigkontor, samtlige gebyrer for de udførte forretninger, men må da også selv afholde alle udgifter til kontorhold m. v., *eller* såfremt de arbejder i tilknytning til et kontor, 75 % af gebyrerne for de udførte forretninger, idet 25 % tilbageholdes som andel i kontorholdsudgifter. For ansættelse som sagkyndig kræves normalt, *at* vedkommende har aflagt ingeniørexamen ved den tekniske højskoles maskiningeniøraftdeling eller gennemgået et fuldstændigt kursus ved et indenlandsk teknisk instituts maskinafdeling, *at* man godtgør at have et godt praktisk kendskab til motorkøretøjer og til motorlovgivningen, samt *at* man har førerbevis. Fra disse kompetencekrav kan der dog dispenseres.

V.

Kritik af den nuværende aflønningsordning.

Af den ovenfor nævnte henvendelse af 8. maj 1952 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige (bilag 2) fremgår, at et flertal af de motorsagkyndige ønsker at komme bort fra den nugældende vederlagsordning og i stedet så vidt muligt at opnå fast aflønning. Under udvalgets arbejde har man fra de motorsagkyndiges side peget på en række ulemper, der er forbundet med den nuværende ordning. For det første skabes der ved indtægternes afhængighed af konjunkturerne en stadig utryghed hos de sagkyndige, idet de navnlig med erfaringerne under den sidste verdenskrig for øje meget vanskeligt kan tilrettelægge deres økonomi på længere sigt. Samtidig har de ikke i samme grad som private erhvervsdrivende, for hvem et lignende usikkerhedsmoment gør sig gældende, chancen for i enkelte år at indtjene ekstraordinært store indtægter, der kan give grundlag for en sikring mod kommende økonomisk dårlige år. Den motorsagkyndige skal udføre alt det indtægtsgivende arbejde selv; og den naturlige grænse for, hvad han kan præstere af arbejde, sætter en tilsvarende grænse for hans indtægt. Man har gennem årene fra justitsministeriets side regnet med, at en bruttogebyrindtægt på ca. 35.000 kr. – her til svarer en nettoindtægt ved gebyrandele for den sagkyndige på ca. 15.500 kr. – i en provinskreds giver en sagkyndig fuld normal beskæftigelse. De i bilag 3 og 4 indeholdte oplysninger viser, at flere sagkyndige i de seneste 2 år har udført arbejde for det dobbelte gebyrbeløb eller mere, svarende

til indtægter for de pågældende sagkyndige på ca. 25.000–30.000 kr.; men disse indtægter har kun kunnet nås gennem et overarbejde af urimeligt og i længden uholdbart omfang.

Det er endvidere utilfredsstillende for de motorsagkyndige, at den nuværende vederlagsordning ikke giver den for statens honorarer sædvanlige dyrtidsregulering efter prisforholdene. En automatisk virkende pristalsregulering kan imidlertid næppe forventes gennemført under en vederlagsordning som den nuværende. Det af justitsministeriet i efteråret 1951 udarbejdede udkast til en forbedret gebyrordning indeholdt da heller ikke nogen bestemmelse herom; men man nøjedes da med at foreslå en regel, der gav justitsministeriet bemyndigelse til med finansudvalgets tilslutning at foretage sådanne ændringer i de de motorsagkyndige tilfaldende andele af de indtjente gebyrer, som forholdene måtte tilsige.

Det kan fremdeles af hensyn til publikums tillid til den sagkyndiges upartiskhed ved de afgørelser, han træffer, virke uheldigt, at den motorsagkyndige har en direkte økonomisk interesse i gebyrerne. For førerprovernes vedkommende, hvor den sagkyndige modtager honorar for fornyede prøver med personer, der ikke består i første omgang, kan der let hos de pågældende danne sig det indtryk, at den sagkyndige af økonomiske grunde har ladet dem dumpe for at tjene andelen i gebyret ved fornyet prøve. Med hensyn til eftersyn af motorkøretøjer betales der vel i almindelighed ikke

gebyr for fornyede fremstillinger til eftersyn; men de gældende regler, hvorefter syn af brugte motorkøretøjer normalt er gebyrfri, medens der dog skal svares gebyr, såfremt der er foretaget væsentlige ændringer ved køretøjet, jfr. ovenfor under III, A 2 b og 3, kan bevirke, at publikum i tilfælde, hvor de på grund af konstaterede ændringer henvises til at anmelde køretøjet til nyt syn mod gebyr, tror, at dette skyldes den sagkyndiges ønske om at tjene gebyrandelene. Uanset at der ikke er grundlag for at antage, at de nævnte økonomiske interesser har nogensomhelst indflydelse på de sagkyndiges afgørelser, kan formeningen herom dog i mange tilfælde hos publikum skabe en vis uvilje mod de sagkyndige.

En alvorlig mangel ved den nugældende ordning er, at den ikke er forbundet med nogen pensionsordning. Ønsket om pension ved afgang på grund af alder og om at sikre de sagkyndiges eventuelle efterladte pension har været en af de vigtigste beærgende bag de sagkyndiges krav om revision af vederlagsordningen. Da man som nævnt fra finansministeriets side har fundet det betænkeligt at indføre en pensionsordning for de motorsagkyndige, sålænge den nuværende vederlagsordning består, synes der også af den grund at være trang til at etablere en anden aflønningsform for de motorsagkyndige.

Det følger af de nuværende vederlagsbestemmelser, der kun giver den motorsagkyndige andel i gebyrerne for de forretninger, som han (selv) udfører, at den motorsagkyndige er afskåret fra at få løn under fravær fra arbejdet på grund af sygdom. Under kortvarig sygdom har de motorsagkyndige tidligere stort set kunnet vikariere

for hinanden, således at den vikarierende har afgivet andelene i de indtjente gebyrer til den fraværende. I den seneste tid har det stigende arbejde imidlertid medført, at de sagkyndige ikke således har kunnet vikariere for hinanden selv under kortvarig sygdom. I tilfælde, hvor det har været nødvendigt at konstituere ingeniører fra færdselspolitiet under sagkyndiges sygdom, har vedkommende sagkyndige under sygdommen stået uden indtægter. Kun i et enkelt tilfælde, hvor sygdommen skyldtes tilskadekomst under tjenesten, er der med finansministeriets tilslutning blevet udbetalt vedkommende sagkyndige en mindre månedlig understøttelse i et begrænset tidsrum, men iøvrigt har en sådan ordning ikke kunnet praktiseres. Det i efteråret 1951 udarbejdede udkast til en revision af gebyrordningen gav adgang til at etablere en understøttelsesordning under sygdom, men den skulle dog kun gælde ved længerevarende sygdomstilfælde og iøvrigt være afhængig af et rent skøn.

Ved bedømmelsen af de motorsagkyndiges indtægter må man gøre sig klart, at de som omtalt i afsnit II – bortset fra de sagkyndige i København – er henvist til selv at afholde en række for bestridelse af arbejdet nødvendige udgifter, til kontorhold, medhjælp og telefon m. v.

De af de motorsagkyndige anførte ulemper ved den gældende ordning har efter udvalgets opfattelse en sådan vægt, at man – såfremt en fast aflønning af de motorsagkyndige lader sig gennemføre – finder at måtte gå ind herfor. Det skal i denne forbindelse også fremhæves, at en sådan ordning er blevet resultatet af udviklingen i de andre nordiske lande.

VI.

Kravene til de motorsagkyndiges uddannelse.

A. Stillingerne som motorsagkyndig blev oprindelig besat med »lokale folk«, ofte mekanikere og lignende med en håndværksmæssig uddannelse, for hvem stillingen var et bierhverv. Efterhånden som antallet af motorkøretøjer steg, ogedes også de motorsagkyndiges arbejde; og i København og de større købstæder blev der snart tale om hel-dagsstillinger, der som nævnt allerede i begyndelsen af tyverne gav ret betydelige indtægter. Stillingerne blev samtidig i stigende grad besat med personer med en teoretisk-teknisk uddannelse, i vidt omfang civilingeniører.

Efter oprettelsen af statens færdselspoliti i 1926, og efter at dette korps fra omkring 1930 var kommet til i langt overvejende grad at bestå af personer med uddannelse som civilingeniør eller teknikum-ingeniør, er de motorsagkyndige i overvejende grad blevet rekruteret derfra, jfr. nærmere nedenfor.

Siden 1933 har justitsministeriet betinget ansættelse som motorsagkyndig af, at vedkommende har bestået en særlig prøve for motorsagkyndige for en af justitsministeriet ved hver enkelt prøve nedsat prøvekommission. Sådanne prøver er især blevet afholdt i forbindelse med besættelse af ledige stillinger som sagkyndige, således at de af ansøgerne, der er blevet anset for kvalificerede, er blevet opfordret til at deltage i prøven. Ved disse prøver stilles følgende opgaver:

1) en mundtlig prøve, der viser, om ansøgeren er tilstrækkelig bekendt med motor-

og færdselsloven og ministeriets bekendtgørelser og cirkulærer vedrørende motorkøretøjer.

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.

På grund af utilfredshed med aflønningen forbød de 2 ingeniørorganisationer, Dansk Ingeniørforening og Ingeniør-Sammenslutningen i 1948 deres medlemmer at tage ansættelse i færdselspolitiet, og tilgangen til stillingerne i færdselspolitiet har siden været standset. Efter at der, som omtalt nedenfor i afsnit VII, 2, er afsluttet overenskomst mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening om civilingeniørernes ansættelsesforhold i statens tjeneste, er hindringen for ansættelse af civilingeniører i færdselspolitiet for så vidt bortfaldet; men under hensyn til, at stillingerne i færdselspolitiet efter praksis er gennemgangsstillinger til stillingerne som motorsagkyndige, som var blokeret af Dansk Ingeniørforening, og til, at det var uvist, om man overhovedet i fremtiden ville anvende civilingeniører som motorsagkyndige, mente man ikke fra justitsministeriets side at kunne træffe bestemmelse om nyansættelse i færdselspolitiet, før de nævnte forhold var endelig afklaret.

De senere ledigblevne stillinger som motorsagkyndige har derfor kun kunnet besættes fra færdselspolitiet ved en stadig reduktion af dettes stab af teknikere, og færdselspolitiet har følgelig nu kun 7 færdselsbetjente med ingeniørmæssig eller lignende uddannelse til rådighed. 4 af disse har bestået prøven for motorsagkyndige, og en af dem er vedvarende konstitueret som motorsagkyndig i en politikreds (Rudkøbing købstad m. v.); de 3 andre har, siden de bestod prøven, gennem længere perioder været konstitueret som motorsagkyndige i forskellige kredse under de pågældende sagkyndiges ferier eller sygdom. Mulighederne for – i overensstemmelse med hidtidig praksis – at besætte fremtidig ledigblivende motorsagkyndigstillinger med ingeniører fra færdselspolitiet er herefter – for så vidt den iværksatte blokade overfor færdselspolitiet opretholdes – så godt som udtømt.

Efter at de to ingeniørorganisationer i 1952 har forbudt deres medlemmer at lade sig ansætte i stillinger som motorsagkyndige – alene med den undtagelse, at de medlemmer, der i forvejen er motorsagkyndige eller ansat i færdselspolitiet må modtage konstitution i stillinger som motorsagkyndige – er der heller ingen mulighed for iøvrigt at besætte ledige motorsagkyndigstillinger med ingeniører udenfor færdselspolitiet. I en række tilfælde har det hidtil været muligt at henlægge en ledigbleven kreds under en sagkyndig i en nabokreds; men efterhånden som arbejdet i den seneste tid er steget, er de fleste sagkyndige blevet ude af stand til at påtage sig yderligere arbejde. Fra mange af de sagkyndige har justitsministeriet endog modtaget anmodninger om aflastning for en del af arbejdet i deres egne kredse. Under disse forhold har justitsministeriet for at få arbejdet udført fundet det nødvendigt i København og enkelte provinskredse at lade arbejdet med afholdelse af førerprøver – den del af de sagkyndiges normale arbejde, hvor der normalt stilles mindre krav til teknisk sagkundskab – udføre af polititjenestemænd, der har bestået prøven for kørelærere, og som

gennem deres tjeneste indenfor politiet har erhvervet sig kendskab til færdselsforhold. Denne ordning er hidtil kun anvendt som en udvej i tilfælde, hvor det har vist sig umuligt at få arbejdet udført af de beskikkede motorsagkyndige. Angående spørgsmålet om mere i almindelighed at lade førerprøverne afholde af de nævnte polititjenestemænd henvises til det nedenfor under B anførte.

Medens der indtil 2. verdenskrig var ca. 75 motorsagkyndige i hele landet, er antallet nu nedbragt til 61. Af disse har 36 tidligere gjort tjeneste i færdselspolitiet, og af de øvrige 25 er kun 9 ansat efter 1930, da man gik over til fortrinsvis at antage ingeniører fra færdselspolitiet som motorsagkyndige. Af de nuværende sagkyndige er 33 civilingeniører, 16 teknikumingeniører, 5 officerer, og de resterende 7 har anden uddannelse. Der er for tiden konstitueret 7 polititjenestemænd til afholdelse af førerprøver.

B. Forinden der tages stilling til, hvilke krav der i fremtiden bør stilles til de sagkyndiges uddannelse, vil det være hensigtsmæssigt at overveje, hvilke arbejdsopgaver der i fremtiden skal varetages af de sagkyndige.

1. Som omtalt i foregående afsnit har foretagelse af førerprøver i et vist omfang som en midlertidig ordning været overdraget polititjenestemænd. Efter at justitsministeriet i foråret 1953 var begyndt at konstituere de nævnte polititjenestemænd til afholdelse af førerprøver, har man imidlertid fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige vendt sig imod en sådan ordning. I en skrivelse til justitsministeriet af 1. august 1953 har foreningen gjort gældende, at det må være af den største betydning for den forsvarlige afholdelse af førerprøverne og herigennem for færdselsikkerheden, at eksaminatorerne sidder inde med en dybtgående viden om grundlaget for kørselstekniken, som de har erhvervet sig såvel ad teoretisk som ad praktisk vej, og at man ved afholdelse af førerprøverne har mulighed for at gøre brug af de erfaringer,

som indhøstes gennem de andre grene af en motorsagkyndigs virksomhed – eftersyn af motorkøretøjer og navnlig undersøgelser af køretøjer i anledning af færdselsuheld. Det anførtes endvidere, at man gennem den rekruttering af de motorsagkyndige fra statens færdselspoliti, som har fundet sted gennem den sidste snes år, har opnået en vis homogenitet indenfor de motorsagkyndige, hvorved der er skabt mulighed for større ensartethed ved bedømmelsen af førerprøver. Det fremhæves videre som værende i sig selv en stor fordel, at de personer, der skal bedømme aspiranterne, sidder inde med en viden, der ligger væsentlig over den viden, som de lærere, der har undervist aspiranterne, er i besiddelse af; og man gjorde i denne forbindelse opmærksom på, at de pågældende politifolk næppe i almindelighed ville nå op på højde med gamle, rutinerede kørelærere. Man fandt det endelig uheldigt at påbegynde eksperimenter med førerprøverne i øjeblikket med den stadigt voksende trafik og deraf følgende stigende tal for færdselsuheld samt gav udtryk for, at en polititjenestemand i almindelighed ikke ville have de fornødne psykologiske og pædagogiske evner til at omgås folk fra alle samfundslag og ikke ville stå tilstrækkelig frit ved sine afgørelser, idet han iøvrigt i sin tjeneste er undergivet politimesteren i vedkommende kreds.

Det er imidlertid oplyst for udvalget, at justitsministeriet i de tilfælde, hvor man hidtil har beskikket politifolk til afholdelse af førerprøver, kun har haft gode erfaringer. Man har ikke i ministeriet modtaget klager over de pågældende politifolk; og de oplysninger, man underhånden har modtaget om de pågældendes virksomhed, går ud på, at de ved bedømmelsen af aspiranternes præstationer anlægger i det væsentlige samme målestok som de motorsagkyndige.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om at gå videre i bestræbelserne for gennem henlæggelsen af førerprøverne til polititjenestemænd at begrænse de motorsagkyndiges virksomhed til de forretninger, der forudsætter egentlig teknisk indsigt. Man er her-

under enedes om at foreslå følgende retningslinier for anvendelse af politifolk til afholdelse af førerprøver:

Der bør som hidtil stilles krav om, at vedkommende polititjenestemand har bestået prøven for kørelærere, at han fra sin tjeneste har kendskab til færdselsregler og færdselsproblemer – polititjenestemænd, der har gjort tjeneste i færdselspolitiet må antages i almindelighed at ville være særlig egnede – og at erfaringerne angående hans optræden giver grundlag for at antage, at han er fuldt egnet til hvervet. Giver hvervet ham ikke fuld beskæftigelse, f. eks. på grund af omfanget af førerprøver i kredsen eller på grund af sæsonsvingninger i antallet af førerprøver, vil han særlig hensigtsmæssigt kunne beskæftiges med arbejde på kredsens motorkontor eller ved forfølgning af færdselslovovertrædelser. Iøvrigt er der jo intet til hinder for, at en polititjenestemand afholder førerprøver i flere politikredse. Hvervet bør kun tildeles den pågældende i et vist passende åremål, og viser han sig på nogen måde mindre egnet til at bestride hvervet, bør en anden beskikkes dertil. Kredsens motorsagkyndige bør føre tilsyn med og give vejledning angående førerprøvernes afholdelse.

Den motorsagkyndige bør ikke være udelukket fra selv at afholde også almindelige førerprøver i det omfang, han finder det nødvendigt af hensyn til vedligeholdelse eller supplering af sin øvelse og erfaring på dette område, og det er overkommeligt ved siden af hans øvrige arbejde. I kredse, hvor arbejdet med indregistrering m. v. ikke kan give den motorsagkyndige fuld normal daglig beskæftigelse, må det endda være en selvfølge – og om fornødent pålægges den sagkyndige af justitsministeriet – at han udfører også de almindelige førerprøver i det omfang, det udkræves, til en normal arbejdsmængde.

Førerprøver til erhvervsmæssig personbefordring og til omnibus bør i almindelighed afholdes af den motorsagkyndige selv.

Man finder endelig anledning til at un-

derstreges, at den af udvalget foreslåede fastaf lønning af de motorsagkyndige med en normal arbejdstid overhovedet er uigen nemførlig for tiden, såfremt man ikke lader den væsentligste del af førerprøverne overgå til polititjenestemænd i hvert fald en rum tid fremover. Nedbringelsen af de motorsagkyndiges arbejdstid til ca. 8 timer daglig ville i modsat fald forudsætte antagelsen af 20–25 ny motorsagkyndige, og uddannelse af disse efter de nedenfor i afsnit C angivne retningslinier ville, når den eksisterende blokade af tilgangen af teknikum-ingeniører hæves, strække sig over en årrække. På den anden side er der jo ikke, når disse overgangsår måtte være overstået – med benyttelse af det fornødne antal polititjenestemænd til afholdelse af førerprøver – noget som helst til hinder for, såfremt erfaringerne da taler derfor, i større eller mindre omfang at vende tilbage til at lade førerprøverne afholde af de motorsagkyndige med samtidig forøgelse af disses antal, idet ingen af de benyttede polititjenestemænd bør have noget tilsagn om fortsat beskæftigelse ved afholdelse af førerprøver. Tværtimod tænkes ordningen som allerede nævnt etableret som turnustjeneste for polititjenestemænd.

To medlemmer af udvalget (*Jespersen og Vestergaard*) har under henvisning til det af landsforeningen anførte udtalt, at de vel fortsat må nære nogen betænkelighed ved at overlade afholdelsen af førerprøver til politifolk, og at der næppe kan lægges afgørende vægt på de hidtidige erfaringer, der er indvundet gennem et så kort tidsrum. De har dog ikke villet modsætte sig, at man som led i en overgangsordning, der tilsigter at forbedre arbejdsforholdene for de nuværende motorsagkyndige, indtil videre fortsætter med at overføre arbejdet med afholdelse af førerprøver til egnede politifolk, idet de lægger særlig vægt på det ovenfor anførte om, at der senere, når man gennem et passende tidsrum har erhvervet tilstrækkelige erfaringer, bør tages endelig stilling til, hvorvidt man udover den nævnte over-

gangsperiode bør overlade førerprøverne til politifolk.

Angående spørgsmålet om som en overgangsordning at lade visse motorsagkyndige have adgang til at bibeholde gebyrandsordningen og dermed afholdelsen af førerprøver henvises til det i afsnit IX, B anførte.

2. Som omtalt ovenfor under afsnit III, A, er der mulighed for, at der sker visse ændringer i de motorsagkyndiges synsforretninger. Gennemførelsen af disse ændringer vil imidlertid gå i retning af at nødvendiggøre øget teknisk indsigt hos de motorsagkyndige.

Det fremgår af det under 1 og 2 anførte, at det vil være vanskeligt at skønne over det påkrævede antal motorsagkyndige i fremtiden. Såfremt disses virksomhed begrænses ved overgang af de almindelige førerprøver til politiet, vil udvalget skønne, at der foreløbig i tilfælde af en fastaf lønning af de motorsagkyndige (og med normal daglig arbejdstid for disse) som hidtil vil blive anvendelse for ca. 60 motorsagkyndige. Dette skøn må dog tages med det forbehold, som fremtidige svingninger i arbejdsdets omfang kan begrunde.

C. Angående de fremtidige krav til de motorsagkyndiges uddannelse skal udvalget udtale følgende:

a. Udvalget finder, at uddannelsen som ingeniør fortsat i almindelighed bør være en betingelse for ansættelse som motorsagkyndig. Den tekniske udvikling indenfor motorbranchen går i retning af stadig mere komplicerede motorkøretøjskonstruktioner. Undersøgelsen af køretøjerne ved indregistrering stiller derfor større krav om teknisk sagskundskab hos de motorsagkyndige end tidligere; og de beregninger, som det undertiden bliver nødvendigt at foretage, vil normalt kun kunne udføres af personer med uddannelse som ingeniør. Hertil kommer, at den stigende trafik og den større hastighed, hvortil de nyere motorkøretøjer er ind-

rettet, gør mere indgående undersøgelser af køretøjerne nødvendige. Så godt som alle de indenfor de sidste 20–25 år antagne sagskyndige har haft en ingeniørmæssig uddannelse som civilingeniør eller med eksamen fra maskin-teknikum. Efter de af justitsministeriet gjorte erfaringer har de to grupper af ingeniører hidtil vist sig lige egnede til hvervet. Hensynet til uddannelsen kan derfor ikke begrunde, at der fremtidig stilles krav om uddannelse som civilingeniør til bestridelse af hvervet som motorsagkyndig. Forsåvidt angår de motorsagkyndige, der skal beskikkes som medlemmer af udvalget til typeundersøgelse af motorkøretøjer og eventuelt af justitsministeriets automobiltekniske udvalg, må det dog antages, at der må kræves en særlig teoretisk-teknisk uddannelse. Endvidere bør formentlig lederen og muligt en næstleder af de motorsagkyndiges kontor i København som følge af virksomheden som konsulent for justitsministeriet have en tilsvarende videregående teoretisk uddannelse. For disse stillingers vedkommende må der derfor være mulighed for at ansætte folk med anden uddannelse end uddannelse som teknikum-ingeniør, f. eks. uddannelse som civilingeniør.

Til de øvrige stillinger som motorsagkyndige bør der efter udvalgets opfattelse normalt stilles krav om uddannelse som teknikum-ingeniør. Dette bør dog ikke være nogen absolut betingelse for ansættelsen som motorsagkyndig, idet det ikke kan udelukkes, at personer med anden uddannelse, f. eks. udenlandsk ingeniørexamen, maskinisteksamen eller lignende, og med særlig interesse for motorkøretøjsteknik undtagelsesvis kan have de for hvervet nødvendige kvalifikationer.

b. Det er udvalgets opfattelse, at det vil være ønskeligt, at de motorsagkyndige som hidtil forinden ansættelsen som hovedregel gør tjeneste en vis tid i færdselspolitiet. En af færdselspolitiet's vigtigste opgaver har til stadighed været kontrollen med, at de motorkøretøjer, der befarer vejene, er i forsvarlig stand, og der er i den anledning stillet krav om aflæggelse af en særlig prøve,

efter hvis beståelse der af justitsministeriet er meddelt den pågældende beskikkelse til at foretage de i motorlovens § 18, stk. 3, omhandlede eftersyn af motorkøretøjers styre- og bremseapparater; da arbejdet i færdselspolitiet således har nær tilknytning til de motorsagkyndiges virksomhed, har korpset været et udmærket uddannelsessted for motorsagkyndige, der endvidere i korpset har haft lejlighed til at opnå øvelse i affattelsen af tekniske erklæringer til brug for politiet og domstolene, en gren af de motorsagkyndiges virksomhed, der med den stigende trafik og det voksende antal færdselsuheld har fået stadig større betydning. Man må heller ikke undervurdere den betydning, det har, at vedkommende under tjenesten i færdselspolitiet lærer at omgås publikum. Det vil i adskillige tilfælde være muligt allerede her at frasortere de uegnede. Tjenesten i færdselspolitiet har normalt haft en varighed af 2–5 år, men 2 à 3 års tjeneste må formentlig anses for tilstrækkelig. Det vil efter udvalgets opfattelse være ønskeligt, om færdselspolitiet kunne udvides til en sådan størrelse, at ingeniører derfra, som det har været praksis i den seneste tid, i nødvendigt omfang kan anvendes som vikarer for de motorsagkyndige under disses ferie og sygdom. Gennem sådanne kortvarige konstitutioner af færdselsbetjente, der anciennitetsmæssigt står overfor ansættelse som motorsagkyndige, vil man kunne få et godt grundlag for bedømmelse af deres kvalifikationer, når de senere søger ledige stillinger som motorsagkyndige. Der bør vel stadig være adgang også for andre til at opnå stilling som motorsagkyndig; men for den, som ikke er uddannet indenfor færdselspolitiet, vil det være meget vanskeligt at bestå den under c. omtalte prøve.

c. Prøven for motorsagkyndige bør efter udvalgets opfattelse bevares i sin hidtidige form; og det bør være en undtagelsesfri betingelse for ansættelse som motorsagkyndig, at vedkommende har bestået denne prøve. Forberedelsen til prøven er forbundet med den vanskelighed, at der ikke findes lærebøger, skrevet specielt med henblik på prø-

ven. Det nødvendige kendskab til færdsels- og motorlovgivningen har de pågældende imidlertid mulighed for at tilegne sig gennem de kommenterede udgaver vedrørende denne lovgivning. De øvrige kundskaber, som er nødvendige ved prøven, må i reglen

erhverves ved ingeniøruddannelse i forbindelse med en praktisk uddannelse, der som nævnt bedst opnås ved tjeneste i færdselspolitiet. Det skønnes ikke praktisk gennemførligt at fremstille særlige lærebøger til en prøve med så begrænset tilgang.

VII.

Aflønning af ingeniører i statens tjeneste.

Da udvalget som anført går ind for, at der tilvejebringes en ordning med fast aflønning af de motorsagkyndige, har man fundet det hensigtsmæssigt, forinden udvalget går nærmere ind på spørgsmålet om aflønningen, at gøre nærmere rede for den i almindelighed gældende ordning for aflønning af ingeniører i statens tjeneste.

1. Teknikum-ingeniørerne d. v. s. personer, der har afgangsbetegnelse fra et af staten godkendt teknikum og er berettiget til stillingsbetegnelsen »ingeniør«, kan i øjeblikket ved tjenestemandsansættelse placeres i lønningsklasser, svarende til told- og trafiketatens 4.-7. lønningsklasse (3.900 kr.—4.860 kr., 5.040 kr.—5.760 kr., 6.000 kr.—6.600 kr. og 6.900 kr.—7.500 kr.), således at der ved indgrupperingen i disse lønningsklasser tages hensyn til arten og karakteren af det til stillingerne henlagte arbejde og de kvalifikations- og aldersbetingelser, der må stilles til stillingernes indehavere. Teknikumingeniører har dog adgang til advancement til statens overordnede ingeniørstillinger. Forsåvidt angår ikke-tjenestemandsansatte teknikumingeniørers lønvilkår, er det udvalget bekendt, at der gennem nogen tid har været forhandlet mellem finansministeriet og de pågældende organisationer om vilkårene for ansættelse i statens tjeneste, men at disse forhandlinger endnu ikke er afsluttet.

Stillingerne i færdselspolitiet og som motorsagkyndige har Ingeniør-Sammenslutnin-

gen villet holde udenfor de almindelige forhandlinger, idet man for færdselspolitiets vedkommende forlangte, at første ansættelse skal ske i lønklassen 5.040 kr.—5.760 kr. Til sammenligning kan oplyses, at den nuværende løn for færdselspolitiets ingeniører beregnes efter en grundløn på 3.900 kr. stigende hvert 3. år med 300 kr. til 4.500 kr., hvortil kommer sædvanlige tillæg efter samme regler som for tjenestemænd, dog ikke stedtillæg. Endvidere ydes efter beståelsen af den særlige prøve, der giver adgang til at foretage de i motorlovens § 18, stk. 3, omhandlede eftersyn af motorkøretøjers styre- og bremseapparater, et honorar på 600 kr. årlig (uden regulering). Efter nogle års tjeneste gives derhos adgang til at oppebære et honorar på 300 kr. årlig med sædvanligt honorartillæg, for tiden 85 $\%$, for tilsyn med politiets motorkøretøjer. Finansministeriet har under de førte forhandlinger på statens vegne tilbudt en løn beregnet efter lønklassen 3.900 kr.—4.860 kr. årlig med adgang til en vis yderligere stigning, men dette tilbud er ikke blevet akcepteret.

2. For civilingeniørernes vedkommende er der den 16. juli 1952 (M. T. 1952 nr. 140) indgået en overenskomst mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening vedrørende civilingeniørernes ansættelsesforhold i statens tjeneste. Overenskomsten, der er vedhæftet denne betænkning som bilag 6, har som forudsætning, at ansættelse af civilingeniører som tjenestemænd fremtidig kun skulle ske i lønklassen 7.800 kr.—

9.000 kr. eller derover, således at ansættelse af civilingeniører i statens tjeneste iøvrigt skal ske i henhold til overenskomsten. Denne giver ret til løn efter en lønskala, der spænder fra 9.600 kr. til 17.400 kr., hvilket beløb nås efter 17 års anciennitet. Til de nævnte grundbeløb kommer et dyrtidstillæg på 2 % for hver 6 points, hvormed detailpristallet overstiger 298 points, i øjeblikket 26 %. Vedkommende styrelse skal endvidere til Dansk Ingeniørforenings pensionskasse indbetale 15 % af løn + dyrtidstil-

læg, hvoraf de 5 % tilbageholdes i civilingeniørens løn. Iøvrigt følger overenskomsten stort set med hensyn til ansættelsesvilkårene funktionærlovens regler.

De civilingeniører, der på det hidtidige grundlag har opnået ansættelse som motorsagkyndige, må dog, så længe den gældende ordning består, antages at falde udenfor overenskomstens område, idet deres ansættelses- og lønforhold er fastsat ved motorlovens § 44, hvori overenskomsten ikke har kunnet gøre nogen ændring.

VIII.

Muligheden for en fast aflønning af de i fremtiden antagne motorsagkyndige.

Udvalget er klar over, at der, for så vidt spørgsmålet om den fremtidige lønningsmåde for de motorsagkyndige skal løses ved en fast aflønning uden tjenestemandstilling, fra statens side vanskeligt vil kunne tages stilling til en sådan aflønning af teknikumingeniører i stillingerne som motorsagkyndige, så længe spørgsmålet om aflønning af teknikumingeniører indenfor stats tjenesten iøvrigt ikke er afklaret. Udvalgets arbejde har af denne årsag været stillet i bero i længere tid på et resultat af de stedfindende forhandlinger om teknikumingeniørernes aflønning. Da et resultat af disse forhandlinger endnu ikke foreligger, har udvalget imidlertid fundet det rettest at imødekomme det af de motorsagkyndige tilkendegivne stærke ønske om fremme af udvalgets arbejde ved allerede nu at udarbejde sin betænkning, uanset at udvalgets indstilling, som det fremgår af det følgende, til dels bygger på den aflønningsordning, der stadig er genstand for forhandlinger.

A. Tjenestemandsansættelse af de motorsagkyndige.

Udvalget er bekendt med, at der i den senere tid fra statens side er udvist stor tilbageholdenhed med hensyn til oprettelse af nye kategorier af tjenestemandstillinger. Man er klar over, at det er et spørgsmål, der også for så vidt angår de motorsagkyndige må henskydes til overvejelse i den nu nedsatte lønningskommission. Da de fleste af de nuværende motorsagkyndige imidlertid hidtil har anset en egentlig tjenestemand-

ansættelse af de fremtidige motorsagkyndige for ønskelig; og da teknikumingeniørernes principale krav ved arbejde indenfor statens tjeneste er gået i samme retning, har man fra udvalgets side fundet det rigtigst at overveje, hvorledes en tjenestemandsansættelse måtte kunne ske.

a. Afgørelsen af, i hvilke lønklasser teknikumingeniører ved tjenestemandsansættelse som motorsagkyndige bør normeres, synes at måtte bero på, i hvilke lønklasser teknikumingeniørerne i almindelighed skal placeres indenfor stats tjenesten. Under den nugældende ordning sker tjenestemandsansættelse af teknikumingeniører i lønklassen 3.900 kr.—4.860 kr. (samlet indtægt beregnet for en forsørger i København — efter fradrag af pensionsbidrag 12.259 kr.—14.243 kr.) med adgang til avancement til klasserne 5.040 kr.—5.760 kr. (samlet indtægt beregnet for en forsørger i København — efter fradrag af pensionsbidrag 14.645 kr.—15.910 kr.), 6.000 kr.—6.600 kr. (samlet indtægt beregnet for en forsørger i København — efter fradrag af pensionsbidrag 16.392 kr.—17.797 kr.) og 6.900 kr.—7.500 kr. (samlet indtægt beregnet for en forsørger i København — efter fradrag af pensionsbidrag 18.198 kr.—19.763 kr.). Iøvrigt henvises til det foran under afsnit VII, 1 anførte om muligheden for avancement til højere stillinger. Stillingerne som motorsagkyndige, der efter udvalgets opfattelse må betragtes som avancementsstillinger i forhold til stillingerne for teknikumingeniører i færdselspolitiet, måtte formentlig have en lønmæssig placering, svarende til de 3 sidstnævnte

lønklasser. Da kredsinddelingen vil kunne tilrettelægges således, at arbejdet for de motorsagkyndige i de enkelte kredse stort set får samme omfang, kan der rejses spørgsmål om at normere stillingerne ens og således, at normeringen spænder over flere af de iøvrigt gældende lønklasser for teknikumingeniører. Efter det nugældende system for normering af stillinger for teknikumingeniører er det ikke muligt at gennemføre den skitserede fremgangsmåde, som dog eventuelt vil kunne optages til overvejelse i lønningsskmissionen. Udvalget har derfor fundet anledning til at gøre opmærksom på problemet. Opretholdes derimod det hidtidige normeringssystem, bør den fastlagte normering i de enkelte lønklasser efter udvalgets opfattelse ikke være stedbundet; men det bør være overladt til styrelsen (justitsministeriet) at fordele stillingerne på de enkelte kredse til enhver tid.

Udvalget vil finde det rimeligt, at der gives teknikumingeniører, som ved siden af deres almindelige uddannelse har erhvervet de herfor nødvendige særlige kvalifikationer, adgang til avancement til de nedenfor under b nævnte stillinger.

b. Det er ovenfor i afsnit VI forudsat, at der ved fremtidig ansættelse af motorsagkyndige kun i meget begrænset omfang bliver anvendelse for civilingeniører. Disse måtte med det nugældende lønniveau for civilingeniører i statens tjeneste i tilfælde af en tjenestemandsortdning for de motorsagkyndige formentlig normeres i lønklassen 7.800 kr.–9.000 kr., hvilket for tiden ville give en indtægt beregnet for en forsørger i København – efter fradrag af pensionsbidrag af 20.165 kr.–22.845 kr. Imidlertid forudsætter ansættelse i sådanne stillinger efter praksis en vis anciennitet i statens tjeneste; og den forudgående aflønning måtte derfor – ligeledes i overensstemmelse med praksis – ske efter den indgåede overenskomst som nævnt nedenfor under B. I forbindelse med tjenestemandsansættelsen måtte der i overensstemmelse med finansministeriets (utrykte) skrivelse af 25. juli 1952 af Dansk Ingeniørforenings pensionskasse

til statskassen indbetales et beløb svarende til, hvad den pågældende efter pensionskassetilsynslovens regler er berettiget til som udtrædelsesgodtgørelse mod, at der til gengæld på førstkommende normeringslov søges ham tillagt forhøjet pensionsanciennitet samt, hvis han er fyldt 40 år, pensionsret.

c. I det omfang der undtagelsesvis måtte forekomme tjenestemandsansættelse af personer uden ingeniøruddannelse som motorsagkyndige, bør normeringen fastsættes efter de for teknikumingeniører gældende retningslinier.

B. Fast aflønning uden tjenestemandsansættelse.

Indtil spørgsmålet om tjenestemandsansættelse af de motorsagkyndige er afklaret, må udvalget som tidligere anført anse det for ønskeligt, at der under anden form gennemføres en fast aflønning af de sagkyndige.

a. Teknikumingeniørerne må i så fald aflønnes efter den almindelige lønskala (overenskomst eller regulativ) som måtte blive fastlagt for ikke-tjenestemandsansatte teknikumingeniører i statens tjeneste. Det har imed en sådan ordning været indvendt, at den vil være urimelig, såfremt den giver teknikumingeniørerne ringere aflønning end civilingeniører, skont de udfører ligeså kvalificeret arbejde. Såfremt man imidlertid følger udvalgets indstilling om fremtidig kun – bortset fra ganske få undtagelser – at antage teknikumingeniører som motorsagkyndige, synes denne indvending mod ordningen at tabe sin vægt, således at der i det højeste opstår et problem af denne art i forholdet mellem de allerede ansatte motorsagkyndige, jfr. herom nedenfor i afsnit IX.

b. De civilingeniører, der må være behov for, jfr. ovenfor i afsnit VI C, a, måtte i så fald lønnes i henhold til overenskomsten af 16. juli 1952, jfr. bilag 6.

c. Såfremt der undtagelsesvis måtte blive antaget personer med anden uddannelse som motorsagkyndige, må aflønningen fastsættes særskilt i hvert enkelt tilfælde.

IX.

Overgangsordning for de nuværende motorsagkyndige.

For de nuværende motorsagkyndige vil der ved overgangen til tjenestemandsansættelse eller anden fastafledning opstå særlige problemer.

A. Gennemføres en tjenestemandsansættelse, vil den største del af de nuværende sagkyndige efter finansministeriets faste praksis vedrørende aldersbetingelserne ved ansættelse i tjenestemandstilling være udelukket fra at opnå sådan ansættelse, idet de er over 40 år. Som det fremgår af følgende oversigt er kun 12 af de nuværende sagkyndige under 40 år, heraf 7 civilingeniører og 5 teknikum-ingeniører.

Aldersgrupper	Civilingeniører	Teknikumingeniører	andre	I alt
30-40 år	7	5	—	12
40-50 år	7	9	3	19
50-60 år	8	2	2	12
60-70 år	11	—	7	18
	33	16	12	61

De motorsagkyndige, der således ikke kan opnå tjenestemandsansættelse, måtte man formentlig tilbyde fast løn uden tjenestemandsansættelse efter de i afsnit VIII, B angivne retningslinier. For de nuværende sagkyndige, der i forvejen har anden tjenestemandstilling eller pension fra stat eller kommune, måtte der træffes en særlig honorarordning i det enkelte tilfælde.

Mod den forskellige aflønning af civilingeniører og andre motorsagkyndige, som ville følge af det lige anførte, ville der kunne rejses samme indvendinger som anført i afsnit B, hvorfor der om dette spørgsmål kan henvises til det dér anførte.

B. En fast aflønning af de nuværende motorsagkyndige uden tjenestemandsansættelse som anført i afsnit VIII, B vil derimod

kunne ske uden hensyn til de sagkyndiges alder, idet pensions hensyn m. v. for staten ikke spiller ind.

Herefter skulle de sagkyndige aflønnes, civilingeniørerne efter civilingeniør-overenskomsten af 16. juli 1952 (bilag 6), teknikum-ingeniørerne efter den (formentlig lavere) lønskala (overenskomst eller regulativ), som måtte blive fastsat for deres beskæftigelse i statens tjeneste, og de sagkyndige med anden uddannelse efter særlig afgørelse i det enkelte tilfælde. I almindelighed bør de sidstnævnte formentlig aflønnes som teknikum-ingeniører, men et særligt problem vil kunne opstå, for så vidt de pågældende ikke har nogen mulighed for tilslutning til en kollektiv pensionsordning. Sagkyndige med anden tjenestemandstilling eller pension fra stat eller kommune måtte ligeledes lønnes efter individuel afgørelse.

Imod denne ordning er det af Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige indvendt, at det er urimeligt at indføre forskellig aflønning af de allerede ansatte sagkyndige, som har bestået en fælles prøve, og som hidtil har virket på lige vilkår med adgang også for de sagkyndige, som ikke er civilingeniører, til at indtjene samme indtægt som civilingeniørerne. Med denne begrundelse har landsforeningen rejst krav om, at også de nuværende sagkyndige, der ikke er civilingeniører, som en overgangsordning aflønnes som civilingeniørerne, eventuelt i den form, at der tillægges dem et personligt tillæg, som indtægtsmæssigt stiller dem lige med civilingeniørerne.

Udvalget har indgående drøftet dette spørgsmål. To af udvalgets medlemmer (*Jespersen og Vestergaard*) har fastholdt, at samtlige allerede ansatte motorsagkyndige også fremtidig burde aflønnes ens i overensstemmelse med landsforeningens standpunkt, og de har endvidere henvist til, at den nedenfor foreslåede overgangsordning vel giver de sagkyndige, som ikke er civilingeniører adgang til at indtjene samme indtægt som civilingeniørerne, men at det er utilfredsstillende, at dette kun sker på grundlag af et særligt overarbejde. Udvalgets øvrige medlemmer har imidlertid ikke ment at kunne gå ind for en aflønning af samtlige de nuværende motorsagkyndige på civilingeniørbasis, ej heller i form af et personligt tillæg, idet en sådan ordning vil være i afgørende strid med de indenfor statstjenesten iøvrigt fulgte lønnormer. Noget forslag om en ligelønsordning for samtlige nu ansatte motorsagkyndige i overensstemmelse med landsforeningens forslag har derfor ikke kunnet fremsættes af det samlede udvalg.

Derimod har der indenfor udvalget været enighed om, at den omstændighed, at samtlige motorsagkyndige hidtil efter den gældende gebyrordning har haft adgang til indtægter på lige fod, kan begrunde en overgangsordning, som udvalget vil foreslå udformet efter følgende retningslinier:

Der gives de nuværende sagkyndige adgang til at vælge – i stedet for den fastaflønningsordning, som iøvrigt indføres – at forblive under en gebyrordning,

dog således at den herved indtjente indtægt af gebyrandele ikke kan overstige den i civilingeniør-overenskomsten (bilag 6) med eventuelle senere ændringer angivne slutløn og med dyrtidsregulering som i den nævnte overenskomst.

Når udvalget foreslår denne begrænsning i indtjeningen, skyldes det, at en højere indtægt på gebyrandsgrundlag forudsætter en så stor arbejdsmængde i bruttogebyrer, at det ikke er foreneligt med en forsvarlig udførelse af forretningerne.

I forbindelse med den foreslåede overgangsordning foreslår udvalget – til dels i overensstemmelse med et af Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige fremsat forslag i skrivelse af 2. februar 1954 (bilag 7) – gebyrordningen ændret, således at der tillægges den sagkyndige et fast beløb på 8000 kr. årlig med procentvis dyrtidstillæg efter samme regler som de i civilingeniør-overenskomsten (bilag 6) indeholdte og yderligere en andel af gebyrerne, beregnet som 35 % af gebyrerne for syn og 20 % af gebyrerne for førerprøver. De sagkyndiges indtægter ved en således ændret gebyrordning i forhold til den gældende gebyrordning fremgår af følgende opstilling, idet der på grundlag af de hidtidige erfaringer er regnet med, at gebyrerne for førerprøver udgør gennemsnitligt halvdelen af den samlede gebyrmængde, og at de sagkyndige, som vælger overgangsordningen, stadig må udføre førerprøverne for at nå op på en gebyrmængde, der kan give dem større indtægt end fast aflønning på teknikumingeniør-niveauet.

Bruttogebyrmængde	Nuværende gebyrordning		Ændringsforslaget	
35.000 kr.	100 % af 5.000	5.000 kr.	Fast beløb	8.000 kr.
	50 % af 5.000	2.500 kr.	Dyrtidstillæg 26 %	2.080 kr.
	$\frac{1}{3}$ af 25.000	8.333 kr.	35 % af 17.500	6.125 kr.
			20 % af 17.500	3.500 kr.
		Ialt 15.833 kr.		Ialt 19.705 kr.
45.000 kr.	100 % af 5.000	5.000 kr.	Fast beløb	8.000 kr.
	50 % af 5.000	2.500 kr.	Dyrtidstillæg	2.080 kr.
	$\frac{1}{3}$ af 35.000	11.666 kr.	35 % af 22.500	7.875 kr.
			20 % af 22.500	4.500 kr.
		Ialt 19.166 kr.		Ialt 22.455 kr. ¹⁾

1) Dog ikke over det ovennævnte maksimum, slutløn iflg. civilingeniør-overenskomsten, for tiden 21.924 kr.

Det må bemærkes, at ingen af de motorsagkyndige har mindre end 10 års anciennitet regnet fra bestået eksamen. Den adgang, som ved den foreslåede overgangsordning gives motorsagkyndige uden civilingeniør-uddannelse, der allerede er ansat, til at indtjene indtil civilingeniør aflønningen, er en adgang til at indtjene denne maximumsindtægt ved overarbejde på samme måde, som de hidtil har kunnet det. Nogen garanti for, at den ønskelige arbejds mængde foreligger, kan ikke gives, men det bør tilstræbes ved kredsordningen.

Adgangen til at fortsætte efter den foreslåede overgangsordning vil ikke have nogen interesse for civilingeniørerne, der med normal arbejdstid vil kunne opnå samme indtægt ved fast aflønning efter civilingeniør-overenskomsten.

Med hensyn til stillingen iøvrigt for de sagkyndige, der vælger den foreslåede overgangsordning, kan under henvisning til udviklingen nedenfor i afsnit X bemærkes følgende:

Den sagkyndiges *sjgdom* bør ikke have indflydelse på det faste beløb, men de foreslåede procentandele af gebyrer opnås kun af de faktisk af ham udførte forretninger. Det samme gælder den sagkyndiges *ferie*, for hvilken der iøvrigt ydes feriegodtgørelse af gebyrandelsindtægten (ikke af det faste beløb).

Med hensyn til spørgsmålet om *pension* foreslås det, at der ved forhandling med de pågældende organisationer søges tilvejebragt en ordning, hvorefter 5 % af den motorsagkyndiges gebyrindtægter indbetales til en fond, hvis vedtægter godkendes af justitsministeriet. Finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 bør efter udvalgets opfattelse kunne finde anvendelse til supplerings af den gennem den foreslåede ordning til sin tid opnåede pensionsydelse.

For så vidt angår spørgsmålene om *lokaler, telefon, kontorartikler og medhjælp*

kan der formentlig gives de pågældende samme stilling som de fastlønnede sagkyndige. Det samme gælder *bilhold* og vederlag for *landevejsejtersyn* og *færdselsuhelds-erklæringer*.

Udvalget kan anbefale, at overgangsordningen også kommer til at stå åben for de færdselsbetjente, der allerede nu er ansat, som har bestået prøven for motorsagkyndige, og som har været konstitueret som motorsagkyndige.

De sagkyndige, der vælger den foreslåede overgangsordning, bør have adgang til senere at vælge fast aflønning i overensstemmelse med afsnit VIII, B, uden at udvalget finder det fornødent at fastsætte nogen frist herfor; men har en sagkyndig valgt fast aflønning, kan han naturligvis ikke derefter ombestemme sig og gå tilbage til overgangsordningen.

For de motorsagkyndige, der har anden tjenestemandstilling i – eller pension fra – stat eller kommune bør den foreslåede overgangsordning ikke uden videre stå åben; men der må træffes afgørelse i det enkelte tilfælde om indholdet af en eventuel særordning.

For så vidt en motorsagkyndig – som det er forekommet – på grund af helbred, alder eller lignende måtte ønske en særlig nedsat arbejdsbyrde, og dette ønske imødekommes af justitsministeriet, bør han ikke kunne påberåbe sig den foreslåede overgangsordning, men aflønningsmåden bør i sådanne tilfælde fastsættes i det enkelte tilfælde.

De sagkyndige, som aflønnes efter den foreslåede overgangsordning, må have pligt til som hidtil at udføre det i afsnit III, C, a omhandlede vederlagsfri arbejde for politiet og justitsministeriet.

Det bemærkes sluttelig, at overgangsordningen er udformet under forudsætning af de gældende gebyrsatser.

X.

De motorsagkyndiges stilling iøvrigt.

A. Sygdom og ferie.

I tilfælde af, at de motorsagkyndige ansættes som tjenestemænd, frembyder spørgsmålene om løn under sygdom og om ferie ingen problemer, idet disse spørgsmål må afgøres efter de almindelige regler for tjenestemænd, d. v. s. tjenestemandsløvens § 13, jfr. henholdsvis finansministeriets reglement af 30. juni 1947 om sygemeldte tjenestemænds forhold og finansministeriets ferieregulativ af 30. marts 1953. For så vidt de motorsagkyndige på anden måde opnår fast aflønning, er spørgsmålene for civilingeniørernes vedkommende løst ved overenskomsten af 16. juli 1952; og for teknikumingeniørernes – og de øvrige motorsagkyndiges – vedkommende må det på tilsvarende måde, som den nævnte overenskomst har gjort det, forventes, at de for funktionærer gældende regler på dette område, vil blive overført.

Som vikarer for de motorsagkyndige under sygdom og ferie ville det af flere grunde være ønskeligt at anvende færdselsbetjente med den nødvendige tekniske uddannelse – dels fordi disse som følge af deres virksomhed i færdselspolitiet vil være særligt egnede hertil, og dels fordi de gennem vikariatene ville få et nyttigt supplement til uddannelsen i færdselspolitiet med henblik på senere fast ansættelse som motorsagkyndige. Det bør dog efter udvalgets opfattelse tillige kunne pålægges de sagkyndige at vikariere for hinanden under ferie og i almindelighed også under kortvarige sygdomstilfælde, hvorimod man under længere varende sygdomme – eller hvis forholdene

iøvrigt i enkelte tilfælde under ferie eller kortvarige sygdomme gør det vanskeligt for de motorsagkyndige at påtage sig vikariat for hinanden – bør konstituere en færdselsbetjent. En tilsvarende ordning gælder inden for andre områder af statstjenesten; og det er jo som ovenfor nævnt en forudsætning, at de motorsagkyndiges arbejde iøvrigt indskrænkes, således at der skaffes dem en rimelig arbejdstid.

Ordningen foreslås etableret på den måde, at man ved ansættelsen af de motorsagkyndige fastsætter som vilkår, at de skal være forpligtet til uden særligt vederlag efter justitsministeriets nærmere bestemmelse at påtage sig at gøre tjeneste i tilgrænsende kredse under de pågældende motorsagkyndiges ferier eller kortvarige sygdomme.

B. Pension

Ved en eventuel tjenestemandsansættelse vil de motorsagkyndige få ret til pension efter tjenestemandsløvens regler.

Ved anden fast aflønning af de motorsagkyndige vil civilingeniørerne få ret til pension gennem Dansk Ingeniørforenings pensionskasse i overensstemmelse med de i overenskomsten af 16. juli 1952 fastsatte regler. Såfremt der tilvejebringes en lønordning for de ikke-tjenestemandsansatte teknikumingeniører i statens tjeneste, må det antages, at der i forbindelse hermed vil blive truffet en pensionsforsikringsordning for teknikumingeniørerne, og at der i lønordningen vil blive fastsat regler om tilskud fra statens og de ansattes side. Med hensyn

til de motorsagkyndige, som hverken er civil- eller teknikum-ingeniører, ses der ikke for tiden at være mulighed for at etablere en kollektiv pensionsordning.

En stor del af de nuværende motorsagkyndige vil på grund af det relativt ringe antal år, hvori de vil komme til at stå som medlemmer af en pensionskasse, kun få ret til mindre pensionsbeløb ved deres afgang fra tjeneste. Regner man med en aldersgrænse på 70 år, vil, jfr. den ovenfor anførte oversigt over aldersfordelingen, 18 motorsagkyndige kun have højst 10 år at forrette tjeneste i og yderligere 12 kun indtil 20 år.

For disse sagkyndiges vedkommende og for de sagkyndige, der er afgået eller måtte afgå fra tjenesten, inden en fast aflønning kan gennemføres, samt endelig for enker efter motorsagkyndige opstår der spørgsmål om at yde en (eventuelt supplerende) understøttelse fra statens side. Ifølge finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 om en ændret understøttelsesordning for statens løst ansatte personale er der adgang til at opnå dels en understøttelse som supplement til aldersrente, jfr. cirkulærets punkt 4, og dels ifølge pkt. 6 for personer, der har været antaget med grundløn, alderstillæg og særlige tillæg, som svarer til eller overstiger de for overassistentstilling fastsatte, eller har været vederlagt med honorar på tilsvarende lønniveau, en understøttelse af pensionslignende art, for så vidt der ikke gennem ydelse af en supplementsunderstøttelse til aldersrenten vil kunne opnås et lige så stort beløb, idet understøttelsen i så fald skal beregnes efter disse regler. Det er en betingelse for ydelse af understøttelse, at vedkommende har været *fuldt* beskæftiget i statens tjeneste i mindst 15 år efter det fyldte 30. år og afgår på grund af svagelighed eller alder (70 år). Understøttelse kan også ydes enker efter sådanne personer under de i cirkulæret nærmere angivne betingelser. Der består dog ikke noget *ret* til at opnå understøttelse i henhold til det nævnte cirkulære, selv om man opfylder de forannævnte betingelser; om understøttelse kan ydes og med hvilket beløb, beror på et

konkret skøn, i første række naturligvis over vedkommendes økonomiske forhold på det tidspunkt, da spørgsmålet om understøttelsen opstår, men der tages tillige hensyn til, om den pågældende har haft mulighed for selv pensionering.

Justitsministeriet har i den seneste tid i to tilfælde med finansministeriets tilslutning forelagt andragender om understøttelse dels fra en afgået motorsagkyndig og dels fra enken efter en motorsagkyndig for folketingets finansudvalg, der dog efter at være gjort bekendt med udvalgets nedsættelse har ønsket spørgsmålet om at yde de motorsagkyndige understøttelse efter reglerne i cirkulæret af 8. maj 1950 stillet i bero på udvalgets arbejde.

Under hensyn til, at langt de fleste motorsagkyndige har været fuldt beskæftiget i statens tjeneste, og til, at de sagkyndiges lønninger – ikke mindst, når indtægtsnedgangen under krigen tages i betragtning – ikke har gjort det muligt for de motorsagkyndige i større udstrækning at pensionere sig selv, ville udvalget finde det rimeligt at give de motorsagkyndige og enker efter motorsagkyndige adgang til at opnå understøttelse i henhold til cirkulæret. Begge de ovenfor nævnte personer, hvis ansøgninger har været forelagt for folketingets finansudvalg, er senere afgået ved døden; men justitsministeriet har modtaget ansøgninger om understøttelser i yderligere 3 tilfælde, nemlig fra 2 afgåede motorsagkyndige og fra enken efter en motorsagkyndig. I de kommende år må det endelig forventes, at de motorsagkyndige, der ved deres afgang fra tjeneste kun vil få ret til mindre pensioner, vil ansøge om en supplerende understøttelse fra statens side. Udvalget finder, at der som en overgangsordning ligeledes bør åbnes adgang til at imødekomme sådanne ansøgninger, således at der skabes mulighed for indenfor cirkulærets rammer at yde de pågældende en supplerende understøttelse, der sammen med pensionen skaffer dem en samlet ydelse af samme størrelse som den understøttelse, der kan ydes efter cirkulæret.

C. Kontorhold m.v.

a. Lokaler. I forbindelse med en eventuel fast aflønning af de motorsagkyndige – uanset om den sker på tjenestemand- eller andre vilkår – må der i overensstemmelse med sædvanlig praksis inden for statens tjeneste stilles kontorlokaler med inventar til rådighed for de motorsagkyndige; og for så vidt dette ikke kan lade sig gøre, må der ydes de motorsagkyndige en passende godtgørelse for at stille en del af deres egen bolig til rådighed for tjenesten. I mange tilfælde vil det være muligt at overlade et lokale i den stedlige politibygning til den motorsagkyndige. Som følge af den forbindelse, der består mellem de motorsagkyndiges og politiets (motorkontorets) arbejde, må det også af hensyn til publikum anses for hensigtsmæssigt, at den motorsagkyndige har lokaler i nærheden af politiet. Det er udvalget bekendt, at der i de i den seneste tid opførte politibygninger er afsat plads til den motorsagkyndige. Størrelsen af den godtgørelse, der bør ydes den motorsagkyndige i de tilfælde, hvor der ikke fra statens side kan stilles et lokale til rådighed, fastsættes efter de for statens tjeneste i lignende tilfælde fulgte principper. Det kan i denne forbindelse oplyses, at fabriksinspektører, der stiller en del af deres bolig til rådighed som kontor, får en efter areal beregnet forholdsmæssig andel af udgifterne til leje, varme og lys godtgjort af statskassen; for så vidt den pågældende bor i eget hus, fastsættes huslejen til et beløb på 6 % af ejendomsskyldværdien. For rengøring af kontoret betales $\frac{1}{8}$ af fabriksinspektørens udgifter til huslig medhjælp, og endelig modtager de en årlig godtgørelse på 7 % af værdien af det i kontoret benyttede inventar.

b. Telefon. Uanset om staten i det enkelte tilfælde stiller kontorlokaler til rådighed, eller om den motorsagkyndige hertil må anvende en del af sin bolig, bør udgiften til telefon på den motorsagkyndiges bopæl efter udvalgets opfattelse afholdes af staten efter reglerne om tjenestetelefoner. Både i tilfælde af færdselsuheld, hvorom den mo-

torsagkyndiges erklæring ønskes, og i anledning af andre hastende forretninger er der hyppigt behov for, at politiet hurtigt kan komme i forbindelse med den motorsagkyndige på dennes bopæl.

c. Kontorartikler. Det vil formentlig være mest praktisk, at de for de motorsagkyndiges arbejde nødvendige kontorartikler (papir, protokoller, skrivematerialer og lign.) rekvireres hos politiet, der kan foretage større samlede indkøb, og som i forvejen har en finansiel bevilling til afholdelse af sådanne udgifter.

d. Medhjælp. Det med de motorsagkyndiges virksomhed forbundne kontorarbejde vil i almindelighed – bortset fra København – næppe være af et sådant omfang, at der er grundlag for beskæftigelse af fast medhjælp hos hver af de motorsagkyndige. En del af det daglige kontorarbejde, udfyldelse af blanketter vedrørende beståede førerprøver, skal foretages på stedet og må derfor nødvendigvis udføres af den motorsagkyndige selv. Ved syn af motorkøretøjer undersøger den motorsagkyndige på stedet, om køretøjerne er i overensstemmelse med den til politiet indgivne anmeldelse, og om de iøvrigt opfylder betingelserne for indregistrering, samt foretager de nødvendige notater herom; men selve attesten til politiet, der skal danne grundlag for indregistreringen af køretøjet, udfylder den motorsagkyndige i almindelighed først efter synings-tidens ophør. Dette arbejde såvel som det den motorsagkyndige pålagte arbejde med at føre en journal over de til ham overdragne forretninger og med renskrift af erklæringer om de fra politiet eller justitsministeriet modtagne sager kan uden vanskelighed overføres til andre. Under den nu gældende ordning har de motorsagkyndige da også i vidt omfang andre til at udføre det nævnte kontorarbejde, ofte hustruen, men i nogle tilfælde fremmed medhjælp. Det ville efter udvalgets opfattelse være rimeligt, om de motorsagkyndige også i fremtiden fik adgang til lejlighedsvis at få assistance til udførelse af kontorarbejde. Udvalget foreslår, at der i lighed med den

ordning, der gælder for fabriksinspektører, gives de motorsagkyndige valget mellem at antage fremmed medhjælp, der i så fald må aflønnes efter de af finansministeriet fastsatte regler for løst ansatte kontormedhjælpere, eller mod en fast årlig godtgørelse at lade kontorarbejdet udføre af hustruen. Det skal herved oplyses, at de fabriksinspektører, der benytter hustruen som medhjælp, får udbetalt en fast godtgørelse på 960 kr. årlig + sædvanligt honorartilæg.

D. Bilgodtgørelsen.

Som ovenfor omtalt modtager de motorsagkyndige efter de nugældende regler kørselsgodtgørelse efter de for tjenestemænd gældende takster (47 ore pr. km for de første 7000 km i et finansår og 30 ore pr. km for de følgende) ved kørsel i forbindelse med landevejseftersyn og undersøgelse af motorkøretøjer i anledning af færdselsuheld samt ved kørsel til fast modested uden for hjemstedet.

Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige har som tidligere nævnt fremsat ønske om, at der tillægges de motorsagkyndige en fast årlig godtgørelse til dækning af de faste udgifter til bilhold (skat, forsikring, garage, forrentning og afskrivning) og herudover en mindre betaling pr. kort kilometer til dækning af de variable driftsudgifter (brændstof, reparationer m. v.).

Det er oplyst for udvalget, at de fleste motorsagkyndige i øjeblikket har tjenstlig kørsel i et sådant omfang, at de gennem den hvert år udbetalte kørselsgodtgørelse opnår rimelig dækning såvel for de faste som for de variable driftsudgifter. En ordning som den af landsforeningen foreslåede vil derimod være af interesse for de motorsagkyndige i København og enkelte af de største provinsbyer, idet kørselsgodtgørelsen ikke for deres vedkommende er tilstrækkelig til dækning af de faste udgifter til bilhold. Under hensyn til, at en ordning med en fast årlig bilgodtgørelse + kilome-

terbetaling af principielle grunde anses for uheldig, og til, at gennemførelse af ordningen kun vil få begrænset betydning, har udvalget ikke fundet tilstrækkelig grund til at stille forslag herom.

E. Landevejseftersyn.

Som nævnt ovenfor i afsnit III er det ifølge justitsministeriets cirkulære nr. 279 af 15. november 1948 pålagt de motorsagkyndige sammen med politiet at foretage mindst 24 (i København dog 12) årlige eftersyn af motorkøretøjers styre- og bremseapparater og mindst 12 årlige eftersyn til kontrol med lygteføring. I de seneste år har den store forøgelse i de motorsagkyndiges arbejde med syn i anledning af indregistrering og førerprøver medført, at disse eftersyn i de fleste kredse er blevet foretaget i mindre omfang end foreskrevet, i enkelte kredse endog helt indstillet. Da antallet af motorkøretøjer og dermed trafikintensiteten er i stadig kraftig stigning, må det anses for påkrævet, at der føres så indgående kontrol som muligt med, om motorkøretøjerne er i forsvarlig stand, og eftersynene bør derfor snarest muligt bringes op på det i cirkulæret foreskrevne antal.

De motorsagkyndige modtager som nævnt ingen betaling for disse eftersyn, men kun befordringsgodtgørelse og timepenge efter de for statens tjenestemænd gældende regler.

Under forudsætning af, at landevejseftersynene afholdes uden for de motorsagkyndiges normale arbejdstid, vil udvalget finde det rimeligt, at der fremtidig tillægges de motorsagkyndige et særligt honorar for afholdelse af disse syn. Honoraret foreslås beregnet som timebetaling for den tid, der medgår til eftersynene, og i overensstemmelse med de nedenfor i afsnit F. anførte regler om betaling for erklæringer om færdselsuheld foreslås en takst på 10 kr. i timen.

Reglerne om befordringsgodtgørelse under disse eftersyn foreslås opretholdt.

F. Undersøgelse af motorkøretøjer i anledning af færdselsuheld.

For disse undersøgelser modtager de motorsagkyndige som anført i afsnit III vederlag efter følgende regler:

1. For undersøgelse af motorvogn højst 30 kr. (Ved undersøgelse af mere end én motorvogn sammesteds dog kun 25 kr. for hver af de følgende motorvogne).
2. For undersøgelse af motorcykel højst 20 kr. (Ved undersøgelse af mere end én motorcykel sammesteds dog kun 15 kr. for hver af de følgende motorcykler).
3. For undersøgelser og erklæringer iøvrigt vedrørende færdselsuheld højst 10 kr. pr. time.

De omhandlende undersøgelser har som ovenfor i afsnit III nævnt i de seneste år fundet sted i et omfang, der har været stærkt varierende fra kreds til kreds. Forskellen i antallet af disse undersøgelser mellem de enkelte kredse skyldes – bortset naturligvis fra forskelle i antallet af indtrufne færdselsuheld – *dels* at de motorsagkyndige som følge af deres øvrige arbejde vanskeligt har kunnet afse tid til disse undersøgelser, og at

politiet derfor har måttet give afkald på de motorsagkyndiges bistand ved undersøgelsen af de mindre alvorlige færdselsuheld, *dels* at der ikke i politikredsene følges ensartede retningslinier for, i hvilke tilfælde den motorsagkyndige bør tilkaldes.

Under hensyn til, at disse undersøgelser i vidt omfang må foretages uden for normal arbejdstid, finder udvalget det rimeligt, at der også efter gennemførelse af en ordning med fast aflønning af de motorsagkyndige ydes dem særskilt honorar for de nævnte undersøgelser under forudsætning af, at arbejdet hermed såvidt muligt foretages uden for den normale arbejdstid, og at der ved fastlæggelsen af den enkelte motorsagkyndiges arbejdsområde bortses fra disse undersøgelser (ligesom fra de i det foregående under E nævnte landevejssyn). De i justitsministeriets cirkulæreskrivelser af 18. august 1949 og 10. september 1949 fastsatte honorarer for disse undersøgelser foreslås bibeholdt.

Udvalget henstiller, at det tages op til overvejelse af justitsministeriet at udsende nærmere retningslinier til politiet for, i hvilke tilfælde de motorsagkyndige bør tilkaldes til undersøgelser i anledning af færdselsuheld.

XI.

Udvalgets indstilling.

På grundlag af den i de foregående afsnit givne fremstilling af problemerne angående de motorsagkyndiges aflønning, skal man i det følgende give en sammenfatning af udvalgets indstilling.

1. De motorsagkyndiges arbejdsområde. (Afsnit VI).

Arbejdet med afholdelse af førerprøver foreslås i overensstemmelse med det i afsnit VI, B anførte overført til polititjenestemænd under den motorsagkyndiges tilsyn og vejledning, medmindre hensynet til at give den motorsagkyndige et passende arbejdsområde eller den i afsnit IX foreslåede overgangsordning i det enkelte tilfælde er til hinder derfor. De motorsagkyndiges virksomhed begrænses således iøvrigt til eftersyn af motorkøretøjer i forbindelse med indregistrering og det i forbindelse hermed stående arbejde (afgivelse af erklæringer m. v.) samt til mod særligt vederlag at afholde landevejseftersyn og undersøge motorkøretøjer i anledning af færdselsuheld. De motorsagkyndige må, såfremt de som foreslået bliver fastlønnede, som andre statsansatte have krav på, at det dem overladte arbejde kan udføres indenfor en normal arbejdstid, dog således at der i denne forbindelse bortses fra landevejssynene og færdselsuheldsundersøgelserne, som må foretages ved siden af den normale arbejdsmængde.

I overgangsperioden, indtil førerprøverne kan blive lagt over til polititjenestemænd, bør de motorsagkyndige have pligt til – indenfor normal arbejdstid eller mod et passende vederlag for det dermed forbundne overarbejde – at afholde førerprøver i det af justitsministeriet fastsatte omfang.

2. Aflønningen.

Udvalget ville principielt finde det ønskeligt, om der kunne oprettes egentlige tjenestemandstillinger for de motorsagkyndige, således at disse stillinger normeres i overensstemmelse med den sædvanlige normering af ingeniører i statens tjeneste, jfr. det i afsnit VII anførte. Under hensyn til, at en sådan ordning muligt vil stride mod den for tiden fremherskende tendens til ikke at oprette nye tjenestemandstillinger, stiller udvalget forslag om fast aflønning uden tjenestemandsansættelse af de motorsagkyndige efter følgende retningslinier.

a. Civilingeniører, hvoraf der fremtidig kun skønnes at blive anvendelse for et ringe antal, lønnes i henhold til overenskomsten af 16. juli 1952 (bilag 6).

b. Teknikum-ingeniører, der forudsættes fremtidig at komme til at besætte den alt-overvejende del af stillingerne som motorsagkyndige, lønnes i henhold til den overenskomst eller det regulativ, som måtte blive fastlagt for aflønning af teknikum-ingeniører i statens tjeneste.

c. For personer med anden uddannelse fastsættes lønnen i hvert enkelt tilfælde.

Der åbnes adgang til en overgangsordning for de nuværende motorsagkyndige i overensstemmelse med det i afsnit IX, B anførte.

3. De motorsagkyndiges stilling iøvrigt.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit X.

I det følgende er alene sammendraget retsstillingen ved en aflønning *uden tjenestemandsansættelse*.

A. Pension.

a. Civilingeniører vil kunne tilslutte sig den ved overenskomsten af 16. juli 1952 fastlagte pensionsordning.

b. Teknikum-ingeniørerne må kunne tilslutte sig den pensionsforsikringsordning, der kan forventes etableret.

c. Personer med anden uddannelse vil i almindelighed ikke have mulighed for at tilslutte sig en eksisterende pensionskasse, hvortil bidrag kan ydes.

Som en overgangsordning bør der åbnes de allerede afgåede motorsagkyndige eller disses enker adgang til at få tilstået en pensionslignende understøttelse efter reglerne under punkt 6 i finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950 om en ændret understøttelsesordning for statens løst ansatte personale. Der bør endvidere være adgang for de nuværende motorsagkyndige (og disses enker) til ved senere afgang at få deres pensioner suppleret med en understøttelse, der sammen med pensionen kan give en samlet ydelse af samme størrelse som efter cirkulæret.

B. *Sygdom og ferie.* Under en fast aflønning vil disse spørgsmål for civilingeniørernes vedkommende være løst ved overenskomsten. For de øvrige motorsagkyndiges vedkommende må lignende regler (d. v. s. regler, svarende til de for funktionærer gældende) finde anvendelse.

C. Kontorhold m. v.

Ved overgangen til fast aflønning må der fra statens side stilles kontorlokale og -rekvisitter til rådighed for de motorsagkyndige; og i det omfang lokale ikke kan skaffes, må der ydes de motorsagkyndige godtgørelse for på bopælen at stille kontorlokale til rådighed. Der bør endvidere ydes de motorsagkyndige en kontant godtgørelse til lejlighedsvis antagelse af medhjælp og refusion af udgiften til telefon på bopælen efter de for tjenestemænd gældende regler.

D. Bilgodtgørelse.

De nugældende regler om kørselsgodtgørelse efter de for tjenestemænd gældende

regler for kørsel i eget motorkøretøj foreslås opretholdt uændret.

E. Landevejseftersyn.

Det foreslås, at der tillægges de fast aflønnede motorsagkyndige honorar 10 kr. pr. time for den tid, der medgår til synene, under forudsætning af, at disse syn afholdes udenfor normal arbejdstid.

Der ydes kørselsgodtgørelse efter de gældende regler, men derimod ikke timepenge.

F. Undersøgelse af motorkøretøjer i anledning af færdselsuheld.

De nugældende honorarer for disse undersøgelser foreslås opretholdt under forudsætning af, at arbejdet så vidt muligt udføres udenfor normal arbejdstid. Der foreslås ydet kørselsgodtgørelse efter de gældende regler.

Det henstilles til overvejelse at udsende nærmere retningslinier for de motorsagkyndiges tilkaldelse til undersøgelser i anledning af færdselsuheld.

4. Lovforslag.

Som grundlag for gennemførelse af den foran skitserede ordning foreslås følgende ændring i det af justitsministeren i folketinget fremsatte forslag til færdselslov:

§ 75 affattes således:

Stk. 1. Til foretagelse af undersøgelser og prøver i henhold til nærværende lov kan der af justitsministeren meddeles særlig beskikkelse. Om aflønningen af de således beskikkede sagkyndige træffer justitsministeren bestemmelse efter forhandling med finansministeren og med samtykke fra Folketingets finansudvalg.

Stk. 2. Til foretagelse af undersøgelser af forsvarets køretøjer og til afholdelse af prøver til erhvervelse af militært førerbevis meddeles beskikkelse af forsvarsministeren.

På grundlag af denne affattelse af lovbestemmelsen vil der – med fornøden yderligere hjemmel på normeringslov – kunne ske en egentlig tjenestemandsansættelse af de sagkyndige eller gennemføres en fast aflønning uden tjenestemandsansættelse, li-

gesom der er mulighed for at træffe den af udvalget foreslåede overgangsordning for de nuværende sagkyndige.

Om den af udvalget foreslåede ordning har man indhentet de som bilag 8, 9 og 10 vedhæftede erklæringer fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige, Dansk Ingeniørforening og Ingeniør-Sammenslutningen, hvoraf de nævnte organisationers stilling til udvalgets forslag fremgår, og hvori det tillige er udtalt, at den af organisationerne iværksatte blokade af stillingerne som motorsagkyndige og som færdselsbetjente vil kunne bringes til ophør, såfremt udvalgets forslag gennemføres.

To af udvalgets medlemmer (*Schaumburg-Christensen* og *Frank*) har i anledning af det i slutningen af skrivelse af 22. februar 1955 fra Ingeniør-Sammenslutningen anførte ønsket at udtale, at det formentlig må være en forudsætning for gennemførelse af udvalgets forslag, at der ikke rejses krav om speciel aflønning alene af teknikumingeniører, der ansættes i færdselspolitiet eller som motorsagkyndige, men at disse aflønnes efter de for løst ansatte teknikumingeniører i statens tjeneste gældende almindelige regler, dog for de motorsagkyndige med de af udvalget foreslåede ekstraindtægter.

Til belysning af den økonomiske rækkevidde af den af udvalget foreslåede overgangsordning for de nuværende sagkyndige skal man endelig anføre følgende:

Statens udgifter ved udbetaling af gebyr-andele til de motorsagkyndige efter den hidtil gældende ordning udgjorde i finansåret 1953/54 ialt ca. 1.470.000 kr.

Såfremt den af udvalget foreslåede ordning havde været gældende, ville statens udgifter – forudsat at de motorsagkyndige, der ikke er civilingeniører, på grundlag af overgangsordningen i det væsentlige kunne opnå samme aflønning som en civilingeniør på slutløn (for tiden 21.924 kr.), og forudsat, at *alle* civilingeniører har en sådan anciennitet, at de kan få samme løn – blive ca. 1.300.000 kr.

Til det sidstnævnte beløb kommer efter udvalgets forslag de i afsnit X, C omhandlede udgifter til kontorhold m. v. samt det i afsnit X, E foreslåede særlige vederlag for de af de motorsagkyndige afholdte landevejseftersyn, for hvilket arbejde der for tiden kun ydes timepenge efter samme regler som for politimestre. Hvilke merudgifter disse tillæg kan forventes at medføre, er det vanskeligt at danne sig et skøn over, idet navnlig udgifterne til kontorlokaler og medhjælp m. v. vil afhænge af de lokale forhold, navnlig om der i en af politiets bygninger kan stilles lokale til rådighed, samt i hvilket omfang antagelse af medhjælp viser sig nødvendig. Det anslås, at ordningen omtrentlig vil medføre følgende merudgifter:

1. Kontorlokaler, inventar m. v. (Der bortses fra de motorsagkyndige for København og Københavns amt, idet der her allerede efter den nuværende ordning stilles kontor og medhjælp til rådighed). Ca. 50 motorsagkyndige à 500 kr.	25.000 kr.
2. Telefon på bopælen – 61 motorsagkyndige à 200 kr.	12.000 kr.
3. Medhjælp (bortset fra København, jfr. foran under 1)	85.000 kr.
4. Landevejseftersyn Efter de gældende retningslinier skal hver motorsagkyndig deltage i ialt 36 årlige eftersyn, jfr. foran i afsnit X, E. Ansættes varigheden af hvert eftersyn til 3 timer, kan den fremtidige udgift for hver motorsagkyndig anslås til 108 årlige eftersynstimer à 10 kr. = 1.080 kr. ell. ialt 61×1.080 kr.	65.000 kr.
Heri fragår udgiften til timepenge efter sats A, der bortfalder, 61×108 timer à 1,18 kr. ca.	8.000 kr.
	57.000 kr.
Merudgift ialt	ca. 179.000 kr.

omtrentlig svarende til den ovenfor nævnte besparelse i aflønningsudgifterne på ca. 170.000 kr.

Der er dog ikke ved foranstående overslag taget hensyn til udgiften til løn til de politifolk, til hvem en del af førerprøverne forudsættes overført, jfr. herom det foran i afsnit VI anførte eller til udgifterne ved den forudsatte pensions- eller understøttelsesordning.

*Gennemsnitlige gebyrindtægter for de
motorsagkyndige.*

	Kbhvn.	Provinsen	Detailpristal juli 1914 = 100
1936/39	16380	8650	173—184
1939/40	13810	8560	183—222
1940/45	4325	2786	222—291
1945/46	25379	12480	288—291
1946/47	25658	17238	288—297
1947/48	21237	13548	297—301
1948/49	19315	11595	301—310
1949/50	19088	10965	310—322
1950/51	22162	12749	322—356
1951/52	21689	14488	356—373
1952/53	24509	16982	373—378
1953/54	36752	20447	375—378

Bilag 2.

Skrivelse af 8. maj 1952 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige.

I bemærkningerne til lovforslag nr. 134 til ændring af motorloven, fremsat i folketinget den 19. april 1950, udtalte justitsministeren:

»Fremsættelsen af forslaget på nuværende tidspunkt står i sammenhæng med, at justitsministeriet for tiden overvejer en ændring af disse almindelige regler om de motorsagkyndiges lønforhold, der er fastlagt i 1927, idet de motorsagkyndiges indtægter i de senere år ikke har kunnet følge med prisudviklingen.«

Justitsministeriets overvejelser havde på det tidspunkt været 1½ år, og siden er der forløbet 2 år, uden at man har truffet nogen afgørelse. Efter hvad der foreligger for landsforeningen, er der heller ikke udsigt til nogen afgørelse foreløbig. I den forløbne tid er priser og skatter som bekendt steget meget stærkt.

Dette er selvsagt en ganske uholdbar situation for de motorsagkyndige, og for mange af dem har de økonomiske forhold længe været katastrofale. Trods indskrænkning af det personlige forbrug til det minimale er de ikke i stand til at klare deres økonomiske forpligtelser.

Under hensyn til det anførte tillader man sig endnu engang indtrængende at appellere til det høje ministeriums forståelse for vore vanskelige forhold og at ansøge om en snarlig gennemførelse af en effektiv forbedring af de motorsagkyndiges kår.

I første række ansøges om bevilling snarest muligt og med tilbagevirkende kraft af

et almindeligt *dyrtidstillæg*. Under krigen statuerede ministeriet, at der kunne ydes de dårligst stillede sagkyndige løn udover den ved motorlovens § 44 hjemlede. Man mener derfor, at der også nu må være adgang til bevilling af dyrtidstillæg.

Dernæst tillader man sig at ansøge ministeriet om at nedsætte et hurtigt arbejdende *udvalg* til at finde frem til en fyldestgørende ændring af de nugældende lønningsvilkår. Som forholdene har udviklet sig, er der efter landsforeningens opfattelse meget, der taler for, at en tilfredsstillende ordning kun kan ske ved tjenestemandsansættelse, og det store flertal af foreningens medlemmer vil med glæde hilse en sådan ordning, forudsat at de motorsagkyndige lønmæssigt vil blive placeret, svarende til deres uddannelse, arbejde og ansvar, og forudsat at der kan bevilges de sagkyndige, som er afgået på grund af alder i de senere år, og dem, for hvem fratræden er nær forestående, en i forhold til deres lange statstjeneste passende pension. Et fåtal af de sagkyndige vil foretrække fortsat sportelaf lønning. Det forudsættes, at deres ønsker vil kunne imødekommes, og at lønforholdene vil blive passende forbedret for dem.

Skulle ministeriet akceptere tanken om nedsættelsen af et udvalg som angivet, ansøges om, at landsforeningen må blive repræsenteret i det.

I ærbødighed

P. I. v.
Lützboft.

Gebyrindtægter for de motorsagkyndige i København
siden 1. april 1946

1946/47		1947/48		1948/49		1949/50		1950/51		1951/52		1952/53		1953/54	
Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motorsagkyndiges andel
4.257	18186	29750	14083												
73649	28716	53216	21905	35957	16152										
81777	31426	52765	21755	44780	19093	37426	16642	58738	23746	57763	23421	68752	27084	103945	38715
74979	29160	55092	22531	44281	18927	37732	16744	43147	18549	54386	22362	65296	25932	62119	24875
73482	28661	51478	21326	53752	22084	51865	21455	60640	24380	57124	23208	68947	27149	99223	37241
79532	30677	54371	22290	59553	16151	32041	14847	31519	14673	36055	16185	30256*	13202*		
79595	30698	53503	22001	52807	21769	52822	21774	60403	24301	58021	23507	68581	27027	110290	40930
64042	25514	48142	20214	32857	15119	31315	14605			34126	15542	44792**	15973**	78238	30246
68303	26934	53806	22102	53002	21834	52141	21547	60244	24248	58192	23564	68812	27104	102391	38297
38697	17066	54541	22347	40515	17672	46177	19559	48796	20432	54634	22378	69472	27324	101239	37913
48458	19278	53103	21868	51624	21375	54229	22443	60988	24496	57383	23361	69049	27183	106861	39787
55386	21587	54753	22418	54356	22285	51799	21433	61405	24635	57598	23366	68845	27115	115810	42770
779957	307903	614520	254840	499889	212461	447547	190879	485880	199460	525682	216894	622802	245093	880126	330772

Vedørende gennemsnitsindtægterne henvises til bilag 1.

*) Forår 11 2-53.

**) Orlov 11 2-52, 11 1-53.

Gebyrindtægter for de motorsagkyndige i provinserne.

(De motorsagkyndiges andele er beregnet på grundlag af oplysninger om bruttogebyrindtægterne i overensstemmelse med reglerne i motorlovens § 44, stk. 1. De beregnede andele er i nogle tilfælde -- hvor vedkommende motorsagkyndig har været syg, og der derfor har været konstitueret en færdselsbetjent i stillingen -- helt eller delvis indgået i statskassen).

Pkr. nr.	1946/47		1947/48		1948/49		1949 50		1950/51		1951 52		1952/53		1953/54	
	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel	Brutto-gebyrer	Den motor-sagkyndiges andel
» 4. Roskilde	45596	19365	32931	15144	26137	12879	22568	11689	23835	12112	27570	13357	39724	17408	48990	20497
» 5. Køge	40606	17702	33960	15487	23438	11986	21339	11280	25086	12529	29247	13916	35991	16163	42622	18374
» 6. Helsingør	46226	19575	30337	14279	23473	11991	20278	10926	24739	12413	28097	13532	31912	14804	49078	20526
» 7. Hillerød	40196	17565	30872	14457	23939	12146	23007	11838	24802	12434	28349	13618	35285	15928	49078	20526
» 8. Frederikssund	37277	16596	21458	11319	17761	10087	16778	9759	19325	10608	22179	11560	32326	14942	37582	16694
» 9. Holbæk-Nyk. Sj.	37686	16729	31356	14619	39676	17392	32876	15125	24754	12418	47224	19908	57644	23381	70568	27689
» 10. Kalundborg	27457	13312	20383	10961	23925	12142	16051	9517	19949	10816	25623	12708	34530	15677	43438	18646
» 11 og 12. Slagelse-Skelskør	60090	24197	36905	16468	16897	9799	32215	15238	42741	18414	47893	20131	53237	21912	52182	21561
» 13. Ringsted	58550	23683	41675	18058	28390	13630	23600	12700	28040	13513	36118	16206	46902	19801	52249	21583
» 14 og 16. Næstved-Præsto	38740	17080	33244	15248	27766	13422	20941	11147	28652	13717	31891	14797	40478	17659	47339	19946
» 15. St. Heddinge	24381	12294	15072	9191	11109	7869	11366	7955	13323	8608	14970	9157	17708	10069	18938	10479
» 17. Vordingborg	32114	14871	22667	11722	18713	10404	17706	10069	23633	12044	24078	12193	25596	12699	34653	15718
» 18. Ronne	40138	17546	30169	14223	23891	12130	21236	11245	22489	11663	23172	11891	30933	14478	37167	16558
» 19. Nyk. F.	36227	16242	25697	12732	19519	10673	19845	10782	25778	12759	27029	13176	32575	15025	42226	18242
» 20. Saksøbing	26213	12904	14818	9108	12453	8318	18655	10385	26428	12976	26993	13164	30648	14383	38483	16994
(+ fra 1949 $\frac{1}{2}$ af nr. 21. Rodby)			16927	9809	24186	12229										
» 21. Rodby	39145	13882														
» 22. Nakskov	31585	14695	22246	11582	20061	10834	22541	11680	28866	13789	30095	14198	35452	15984	44495	18998
(+ fra 1949 $\frac{1}{2}$ af nr. 21. Rodby)																
» 23 og 29. Nyborg-Kerteminde	41116	17872	25846	12782	20690	11063	17206	9902	23557	12019	27774	13425	31906	14802	39395	17298
» 24. Svendborg	44961	19154	37645	16715	22363	11621	21513	11338	22643	11714	25187	12566	29549	14016	44398	18966
» 25. Rudkøbing	21529	11276	12804	8435	11268	7923	10185	7562	11432	7977	14416	8972	19785	10562	24676	12392
» 26. Fåborg	15173	9224	12548	8349	14139	8880	12866	8455	15614	9371	20006	10835	25033	12511	30705	14402
» 27. Odense 2 sagsyndige	100150	20858	80254	18542	49975	12496	42777	11296	53556	13095	64823	14971	75661	11677	95850	20142
» 28. Odense hrd.	20858	10858	18542	9273	12496	6248	11296	5624	13095	6248	11296	5624	13095	6248	11296	5624
» 30. Børgense	36060	16187	19680	10727	14405	8968	13100	8533	20350	10950	22834	11778	25029	12510	30257	14252
» 31. Assens	23110	11870	14990	9163	13063	8521	10526	7675	16102	9534	19953	10818	20828	11109	22430	11643
» 32. Middelfart-Fredericia	46818	19773	32257	14919	26312	12937	22435	12645	31925	14808	38330	16943	40290	17597	59632	24044

» 34. Kolding	60856	24452	45199	19253	34118	15539	28290	13597	41916	18139	48916	20472	57248	23249	67125	26542
» 35. Vejle	47465	19988	43634	18711	53381	15960	29423	13974	35952	16151	46367	19622	54806	22435	68744	27081
» 36. Horsens																
» 37. Voer-Nim	58901	23800	37408	16636	30185	14228	28978	13826	56965	13661	73558	16426	85342	118390	107632	22109
» 38. Silkeborg	50306	14269	23520	12007	36255	21348	32664	20038	29461	18765	35921	21120	45685	19395	57569	23356
» 2 ms. indtil 1952	32118	14873	21246	11249	13234	8578	12581	8360	15460	9320						
» 40. Hads-Ning	22061	11520	15549	9350												
» (Odder) fra 1/1-51 delt - Hads hrd. til Hor- sens. Ning hrd. til Ar- hus																
» 39. Hads m. fl. hrd.	54377	22292	29232	13911	63677	14779	14006	14006	76456	16909	92803	19634	111592	22765	15472	29955
» 2 motorsøgk.	61347	24616	47764	20088			59035	14006		16909		19634		27765		29955
» 41. Århus	25521	12674	17978	10159	15660	9387	14554	9018	20221	10907	25600	12700	30386	14295	38977	17159
» 42. Grenå	23859	12120	17531	10010	38029	10505	33366	9728	16449	9650	21067	11189	28865	15788	31987	14829
» indtil 19 2 fælles søgk.																
» 44. Randers	40291	17597	29005	13835	17005	9835	15558	9728	25617	12706	31721	14680	40252	17584	52748	21749
» 45. Mariager	30071	14190	21325	11275	17005	9835	15558	9728	18257	10252	21904	11468	32373	14958	49856	20785
» 46. Hobro *)	35594	15365	23091	11864	20696	11065	15862	9454	21020	11175	21506	11335	24050	12183	25738	12746
» 47. Nibe	31721	14740	26069	12856	25055	12518	20849	11116	22269	11590	30598	14366	34215	15571	45412	19304
» 48. Aalborg	69060	27187	47948	20149	37691	16730	31112	14537	35142	15881	43060	18520	53686	22062	68620	27040
» 49. Nørresundby	37297	16599	30181	14227	27177	13226	22402	11634	28612	13704	34114	15538	33596	15932	45897	19466
» 50. Søby	24704	12401	19285	10595	32120	15207	23626	12042	27135	13212	34752	15751	45557	18352	57101	23200
» 51. Frederikshavn	26881	13127	15502	8667												
» 52. Hjørring	51348	20883	28950	13817	23050	11850	23076	11859	26104	12868	32640	15047	39167	17222	53367	21956
» 53 og 54. Thisted-Hurup	45709	19403	34712	15737	31088	14529	30357	14286	32556	15019	42230	18243	48501	20334	58642	23714
» 55. Nykøbing Mors	20516	11005	16444	9648	13761	8754	13462	8654	13823	8774	16771	9757	34565	15688	61940	24813
» 56. Skive	28532	13677	21581	11360	16561	9687	14113	8871	20582	11037	23200	11900	28877	13792		
» 57. Viborg	20662	11054	17921	10140	15254	9251	13503	8668	16755	5752	43052	18517	54265	22255	71348	27949
» 58. Fjends-Norlyng	33071	15190	19395	10632	16015	9505	14104	8668	22295	11598						
» 59. Herning	52520	21673	42378	18293	36538	16346	29663	14054	32316	14939	41370	17960	50300	20933	54836	22445
» 60 og 61. Holstebro-Lemvig	58909	23803	42022	18174	24980	12493	29464	13988	41512	18004	48506	20335	61110	24537	75437	29512
» 62. Ringkøbing	47892	20131	34058	15519	30096	14199	27857	13452	36342	16281	45927	19476	54940	22480	67553	26684
» 63. Vardø *)	37849	16783	27063	13188	19250	10583	17750	10050	20811	11104	22270	11590	33208	15236	43178	18559
» 64. Esbjerg	56962	23154	29882	14127	22540	11680	19943	10814	21248	11249	25365	12622	29544	14015	40000	17500
» 65. Ribe	42112	18204	31071	14518	15661	9387	19445	10648	25406	12635	30240	14250	36948	16483	47595	20032
» 66. Haderslev	56760	23087	40218	17573	30295	14265	33321	13274	43196	18565	51509	21336	65399	25966	75125	29208
» 67. Tøftlund																
» 71. Tønder	34831	15777	22632	11711	27189	13230	26960	13153								
» 68. Åbenrå	49898	20779	42903	18468	22558	11686	14817	9106	44564	19021	47793	20094	54613	22371	66365	26288
» 70. Grasten																
» 69. Sønderborg	25208	12569	36540	16347	21067	11189	19775	10758	35237	15912	38698	17066	48746	20415	54977	22492
2354133 1034292 1716746 826411	1345753 695679	1213520 646957	1513309 752214	1775299 825845	2168556 951015	2649874 1104123										

*) Som pensionsberettigede statsjensestemænd har de pågældende søskendelige i henhold til motorlovens § 44, stk. 2, kun fået udbetalt 6.000 kr. årlig i gebyrindle - i de seneste år har der dog med finansudvalgets tilslutning været udbetalt dem yderligere 1200 kr. årlig for der forestående overarbejde.

Bilag 5.

*Oversigt over ændringerne i de gebyrer, hvoraf de motorsagkyndiges
indtægter beregnes*

Lov eller bekendtgørelse	Førerprover					Syn					
						I forbindelse med indregistrering				Periodiske	
	Motorvogn ¹⁾	Alm. motorcykel	Letv. motorcykel	Erhvervs-mæssig prsbef.	Omnibus	Motorvogn ¹⁾	Phgsv. til mtv.	Motorcykel	Sidev. t. motorcykel	Erhvervs m. prsb. (heru. omnibus)	Vogne t. udl. u. fører
	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.	Gebyr i kr.
L. 98, 18. april 1910	10	5	—	—	—	10	—	5	—	—	—
L. 125, 29. april 1913	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 ²⁾	—
B. 428, 29. sept. 1921	20	10	—	—	—	—	—	—	—	5	—
L. 144, 1. juli 1927	—	—	—	—	—	8	—	4	—	—	—
B. 313, 22. dec. 1927	20 ³⁾	—	—	15	30 ⁴⁾	—	8	—	4	—	—
B. 192, 30. juni 1932	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5
B. 320, 30. juni 1950	—	—	—	—	—	12	12	6	6	6	6
Nugældende gebyr	20 ⁵⁾	10	—	15	30 ⁴⁾	12	12	6	6	6	6

¹⁾ Herunder traktorer.

²⁾ Indtil 1. januar 1919 (lov nr. 149 20.; 1918) kun 1 kr. for hver vogn udover 5, tilhørende samme ejer.

³⁾ Dog for den, der i forvejen har fb. til en af de 2 kategorier af motorvogne (over og under 2500 kg egenvægt), kun 15 kr.

⁴⁾ Dog kun 20 kr. for den, der i forvejen har førerbevis til motorvogn over 2500 kg egenvægt.

Overenskomst af 16. juli 1952 mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening vedrørende civilingeniørers ansættelsesforhold i statens tjeneste.

§ 1. *Ansættelse.*

Civilingeniører, der antages i statens tjeneste, uden at ansættelse sker i tjenestemandstilling, aflønnes i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst indeholdte regler. Undtaget herfra er dog beskæftigelse af pensionerede tjenestemænd samt antagelse til delvis beskæftigelse.

§ 2. *Løn.*

For overenskomstmæssigt ansatte civilingeniører udgør lønnen i forhold til civilingeniørens anciennitet følgende årlige beløb ved pristal 298–303:

Anciennitet	
0– 1 år	9.600 kr.
1– 2 -	10.800 -
2– 3 -	10.800 -
3– 4 -	12.000 -
4– 5 -	12.000 -
5– 6 -	13.200 -
6– 7 -	13.200 -
7– 8 -	14.400 -
8– 9 -	14.400 -
9–10 -	15.400 -
10–11 -	15.400 -
11–12 -	15.400 -
12–13 -	15.400 -
13–14 -	16.400 -
14–15 -	16.400 -
15–16 -	16.400 -
16–17 -	16.400 -
17 og flg. år	17.400 -

Ancienniteten regnes efter kandidatalder, hvorved forstås det antal år, den pågældende efter bestået eksamen har været beskæftiget med ingeniørmæssigt arbejde i eller uden for statens tjeneste, herunder eventuel tvungen militærtjeneste med fradrag af seks måneder, og således at ancienniteten afrundes opad til et helt antal måneder.

I særlige tilfælde kan den enkelte styrelse efter forudgående aftale med finansministeriet tillægge en civilingeniør højere anciennitet end hjemlet ved stk. 2, ligesom der efter aftale med Dansk Ingeniørforening kan fastsættes en lavere anciennitet.

§ 3. *Dyrtidsregulering*

De i § 2 nævnte lønninger reguleres med et dyrtidstillæg på 2 pct. for hver 6 points, hvormed det i tjenestemandsløvens § 91, stk. 3, omhandlede pristal overstiger 298. Regulering sker pr. 1. april og 1. oktober på grundlag af pristallet for henholdsvis januar og juli måneder.

Såfremt der sker væsentlige ændringer i principperne for pristallets beregning, eller dette falder under 298, kan overenskomsten, uanset hvad der iøvrigt er bestemt med hensyn til opsigelse, af begge parter opsiges med 3 måneders varsel til den 1. i en måned.

§ 4. *Pension.*

Som bidrag til civilingeniørens pensionering betaler vedkommende styrelse 10

pct. af de i § 2 nævnte lønninger samt 10 pct. af dyrtidstillæget. Endvidere tilbageholder styrelsen i civilingeniørens et beløb på 5 pct. af de samme lønningsdele. Pensionsbidraget indbetales af styrelsen til Dansk Ingeniørforenings pensionskasse.

Der tilkommer udover det i stk. 1 nævnte pensionsbidrag ikke civilingeniøren nogen ret til pension eller understøttelse fra staten.

§ 5. Udbetaling af løn og pensionsbidrag.

Lønnen udbetales månedsvis bagud. Samtidig med udbetaling af lønnen indbetaler vedkommende styrelse såvel sit som civilingeniørens pensionsbidrag til Dansk Ingeniørforenings pensionskasse.

§ 6. Ferie.

Civilingeniører, der har været beskæftiget i en styrelse i hele det forudgående ferieår, har ret til ferie med løn i 18 hverdage. Såfremt civilingeniøren kun har været beskæftiget en del af det forudgående ferieår, tilkommer ham $1\frac{1}{2}$ dags ferie med løn for hver måneds ansættelse. Ferie på under $\frac{1}{2}$ dag bortfalder, medens ferie på $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{4}$ dag forhøjes til 1 dag. Ved fratræden tilkommer der civilingeniøren feriegodtgørelse med 6 pct. af lønnen for den periode, der danner grundlaget for den tilgodehavende ferie. Iøvrigt gælder ferielovens bestemmelser.

§ 7. Opsigelsesvarsel.

Opsigelsesvarsel beregnes ved opsigelse såvel fra styrelsens som fra civilingeniørens side i henhold til funktionærloven.

§ 8. Sygdom.

Reglerne for løn under fraværelse på grund af sygdom og afskedigelse som følge af sygdom er i overensstemmelse med funktionærloven.

§ 9. Militærtjeneste.

Reglerne for civilingeniørens stilling i tilfælde af indkaldelse til militærtjeneste er i overensstemmelse med funktionærloven.

§ 10. Ægteskab og graviditet.

Reglerne for civilingeniørens retsstilling i tilfælde af indgåelse af ægteskab eller graviditet er i overensstemmelse med funktionærloven.

§ 11. Efterløn.

Reglerne for efterløn er i overensstemmelse med funktionærloven.

§ 12. Befordringsgodtgørelse samt time- og dagpenge.

Der tilkommer på tjenesterejser og ved udstationering civilingeniører befordringsgodtgørelse samt time- og dagpenge efter de for tjenestemænd gældende regler, og således at civilingeniører med indtil 9 års anciennitet henføres under sats B og øvrige civilingeniører under sats A.

§ 13. Flyttegodtgørelse.

Såfremt en civilingeniør uden at overgå til anden styrelse forflyttes til et andet opholdssted og i denne anledning nødsages til at foretage flytning af husstand og bohave, tilstås der ham følgende godtgørelse:

- 1) Godtgørelse for befordringsudgifter for egen person og evt. husstand.
- 2) Godtgørelse efter regning af dokumenterede fragtudgifter til bohavts transport samt øvrige med bohavets flytning forbundne udgifter i overensstemmelse med de i finansministeriets cirkulære af 25. juni 1946 angående flyttegodtgørelse, afsnit II B. herom fastsatte bestemmelser.
- 3) En godtgørelse på 5 pct. for gifte mandlige civilingeniører og dermed ligestillede, jfr. tjenestemandslovens § 92, stk. 1, og $2\frac{1}{4}$ pct. for andre

civilingeniører af den årlige lønning inkl. dyrtidstillæg.

- 4) Godtgørelse for eventuelt huslejetab eller for udgifter foranlediget ved dobbelt husførelse i overensstemmelse med de for statens tjenestemænd herom gældende regler.

Sker forflyttelsen efter ansøgning fra civilingeniøren, kan de under 3) og 4) omhandlede godtgørelser dog ikke ydes, ligesom der ved beregningen af den under 2) omhandlede godtgørelse vil være at fradrage $\frac{1}{5}$.

§ 14. *Fridage.*

Der tilkommer civilingeniøren fridage efter de for tjenestemænd gældende regler.

§ 15. *Funktionærbolig.*

Såfremt der til en stilling er knyttet funktionærbolig, og det af tjenstlige grunde er nødvendigt, at denne bebos af civilingeniøren, er den pågældende pligtig at indflytte i boligen, idet lejevilkårene fastsættes ved aftale mellem styrelsen og civilingeniøren under hensyntagen til det almindelige lejeniveau for tilsvarende boliger på vedkommende sted.

§ 16. *Diskretionspligt.*

Civilingeniøren skal iagttagende tavshed med hensyn til de forhold, som han i sin stillings medfør bliver bekendt med, og hvis hemmeligholdelse ifølge sagens natur er påkrævet eller bliver ham foreskrevet af hans foresatte. Tavshedspligten ophører ikke med udtrædelse af statens tjeneste.

§ 17. *Forsikring mod arbejdsløshed.*

Staten forpligter sig til fortrinsvis at beskæftige civilingeniører, der er forsikret mod arbejdsløshed i Dansk Ingeniørfor- enings arbejdsforsikring.

§ 18. *Overgangsbestemmelser.*

Civilingeniører, der ved nærværende overenskomsts ikrafttræden er ansat i tjene-

stemandsstilling eller som aspiranter til en sådan, bevarer deres hidtidige stilling, herunder muligheden for advancement til højere lønningsklasse og for aspirantens vedkom- mende muligheden for tjenestemandsansæt- telse og videre advancement.

De pågældende kan, såfremt de iøvrigt opfylder betingelserne herfor, vælge at over- gå til ansættelse efter nærværende overens- komst, dog at det for tjenestemandsansatte civilingeniørers vedkommende er en betin- gelse, at de søger om og får bevilget deres afsked fra tjenestemandsstillingen uden pen- sion, og at de pensionsbidrag med renter, som ifølge tjenestemandslovens § 50, stk. 3, skal udbetales dem ved fratrædelsen, af ved- kommende styrelse overføres til Dansk Inge- niørforenings pensionskasse.

Bestemmelserne i stk. 1—2 finder tilsva- rende anvendelse på civilingeniører, der ved nærværende overenskomsts ikrafttræden er ansat ved hæren, søværnet og flyvevåbnet m. v., og har adgang til pension i henhold til lov nr. 386 af 12. juli 1946 om pensio- nering af civile funktionærer m. fl. ved hæ- ren og søværnet m. v., dog at de pågælden- de ved afskedigelse uden pension ikke har adgang til inden det fyldte 60. år at få til- bagebetalt indeholdte pensionsbidrag med renter, medmindre særlig hjemmel herfor tilvejebringes.

De i statens tjeneste ved nærværende over- enskomsts ikrafttræden løst ansatte civil- ingeniører kan vælge, om de vil bevare de- res hidtidige ansættelsesvilkår med heraf følgende adgang til ved afskedigelse even- tuelt at opnå understøttelse fra statskassen i overensstemmelse med de herom til en- hver tid gældende regler, eller de vil over- gå til ansættelse i henhold til nærværende overenskomst.

De i stk. 1, 3 og 4 nævnte civilingeniører skal senest den 1. januar 1953 give den sty- relse, hvori de er ansat, underretning om, hvorvidt de agter at forblive i deres hid- tidige stillinger, eller de vil søge overgang til ansættelse efter nærværende overens- komst.

Ved ansættelse efter nærværende over-

enskomst af en civilingeniør, der ikke ved indtrædelse i Dansk Ingeniørforenings pensionskasse vil få en under hensyn til sin alder tilfredsstillende pensionsordning, kan der efter aftale mellem pensionskassen og civilingeniøren træffes bestemmelse om tilbageholdelse i civilingeniørens løn over en nærmere fastsat periode af et ekstraordinært pensionsbidrag udover det i § 4 fastsatte.

Dette ekstraordinære pensionsbidrag indbetales til pensionskassen i overensstemmelse med reglen i § 5.

§ 19.

Nærværende overenskomst træder i kraft den 1. august 1952 og kan af begge parter opsiges med et halvt års varsel til en 1. april; dog tidligst til 1. april 1955.

Skrivelse af 2. februar 1954 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige.

Som det vil være udvalget bekendt, besluttedes det i mødet den 1. september f. å. at undersøge, hvilken stilling landsforeningen af Justitsministeriets motorsagkyndiges medlemmer ville tage til et forslag om en fastlønningsordning uden tjenestemandsansættelse.

Således foranlediget skal man, efter at forslaget har været forelagt på en generalforsamling i foreningen den 20. december f. å., og efter at man orienterende har drøftet spørgsmålet med Dansk Ingeniørforening og Ingeniør-Sammenslutningen, tillade sig at meddele, at der principielt ikke skulle være noget i vejen for landsforeningens medvirken til en løsning på længere sigt på dette grundlag, men at der fra landsforeningens side dog herfor må opstilles forskellige forudsætninger, hvoraf man blandt andet skal fremhæve følgende:

1. Det må først og fremmest være en forudsætning, at der under en sådan ordning for de motorsagkyndige fastsættes økonomiske vilkår, der sikrer den fremtidige tilgang til stillingerne, idet lønningerne blandt andet må afhænge af, hvilke arbejdsområder man ville pålægge de motorsagkyndige, og hvilke kvalifikationer, der måtte kræves af dem, hvorved man skal tilføje, at landsforeningen, såfremt justitsministeriet måtte ønske dette, i og for sig kunne tænke sig at medvirke til en fastlønningsordning, baseret på, at de fremtidige motorsagkyndige er ingeniører, der som aspiranter til stillingerne som motorsagkyndige, forholdsvis kortvarig har gjort tjeneste i færdselspolitiet.
2. Det må dernæst tages i betragtning, at en endelig fastlønningsordning gældende for de nuværende motorsagkyndige og med de nuværende arbejdsområder, næppe ville kunne gennemføres på een gang, idet kredsen af motorsagkyndige er for usædvanligt sammensat hertil. Under hensyn til, at det overvejende flertal af motorsagkyndige gennem en længere årrække har måttet virke under den hidtidige gebyrordning med dens mangler og fordele, og under hensyn til, at de motorsagkyndige er af meget forskellige alderstrin og har meget divergerende pensionsmuligheder, anser man det ikke muligt at etablere en sådan fastlønningsordning uden en overgangsordning som mellemlid.

Under hensyn til det således anførte og til, at der under udvalgets arbejde -- jfr. således mødet den 18. august 1952 -- har været enighed om »at de motorsagkyndiges ansættelsesforhold, navnlig lønningsforholdene var uholdbare«, at »der savnes hjemmel til at udbetale dem løn i tilfælde af sygdom« og endelig til at der »for de motorsagkyndige savnes en pensionsordning, hvilket er blevet særligt føleligt, eftersom indtægterne for langt de fleste motorsagkyndiges vedkommende har været for ringe til selvpensionering«, har man derfor udarbejdet et forslag til en sådan overgangsordning, hvor man ved en ændring af den gældende gebyrordning fjerner de mest iøjnefaldende urimeligheder, der knytter sig til de nuværende motorsagkyndiges ansættelsesvilkår og samtidig søger at tilrettelægge den fremtidige ge-

byrordning således, at der, så længe denne måtte gælde, med henblik på den endelige fastlønningsordning sker en udjævning mellem de motorsagkyndige indbyrdes og en gradvis afvikling af visse områder, blandt andet ved, som nedenfor foreslået, gradvis overgang til fastlønningsprincip, d. v. s. at ledige stillinger ved nyansættelser opslås efter de regler, der måtte blive fastsatte for en endelig ordning, ligesom de nuværende motorsagkyndige ved eventuelle forflytninger efter den endelige ordnings ikrafttræden, underkastes disse regler. Der gives herigennem de nu tjenstgørende motorsagkyndige, så længe de forretter tjeneste i deres nuværende kreds, adgang til, hvis de måtte foretrække det, at bevare den ved deres ansættelse gældende ordning, dog således som den ændres ved den nedenfor foreslåede overgangsordning, medens ministeriet samtidig sættes i stand til i løbet af en forholdsvis kort årrække at få den endelige fastlønningsordning gennemført.

Man skal tilføje, at man herved har forudsat, at kredsene af de nuværende motorsagkyndige antages også at inkludere sådanne, der i øjeblikket er konstituerede som motorsagkyndige, eller som måtte opnå beskikkelse eller konstitution som sådan senest den 1. april d. å., eller måtte blive forflyttet i samme tidsrum, idet ordningen forudsættes etableret den 1. april d. å.

Under udvalgets arbejde er der, som det vil erindres, givet udtryk for, at hvis den endelige fastlønningsordning skulle blive tilfredsstillende for dem, der er i besiddelse af de kvalifikationer, der kræves til at løse den teknisk mest tungt vejende del af de motorsagkyndiges arbejde, måtte dette indebære, at den nuværende køreproveordning efterhånden måtte overgå til andre end de motorsagkyndige. Landsforeningen har heroverfor tidligere givet udtryk for sine store betænkeligheder og har forsåvidt ikke ændret sit syn, men da man yderligere

har forstået, at det eventuelt kan være en betingelse for justitsministeriets tilslutning til en tilfredsstillende fastlønningsordning, har man under hensyn til denne ministeriets stilling, uagtet man ikke på forhånd kan tiltræde denne løsning i den endelige ordning, med hensyn til overgangsordningen foreslået, at den gør det muligt i overgangsperioden eventuelt gradvis at udskille køreproverne, således at antallet af motorsagkyndige kan nedbringes, hvorved antallet af motorsagkyndige vil stå i forhold til den til enhver tid værende arbejdsmængde.

Idet man forudsætter, at den legale hjemmel for en reform kan tilvejebringes ved, at den nuværende § 44 i lov nr. 144 af 1. juli 1927 ændres til i hovedsagen at udtale:

»De af justitsministeriet i medfør af nærværende lov beskikkede motorsagkyndige lønnes gennem de i henhold til loven fastsatte gebyrer efter nærmere regler, der fastsættes af justitsministeriet med finansministeriets godkendelse«,

hvorved man tilføjer, at det er en forudsætning, at der ikke fremtidig foretages ændringer i gebyrreglerne eller den del af gebyrerne, der tilfalder de motorsagkyndige, hvorved disses økonomiske forhold forringes, foreslås overgangsordningen sat i kraft med følgende bestemmelser:

- A. Der tillægges de motorsagkyndige et årligt honorar på kr. 8.000, der udbetales med $\frac{1}{12}$ månedlig forud den første i hver måned. Honoraret er fastsat ved pristalsintervallet 298-303 og forhøjes med 2 % for hver 6 points, hvormed det lønningsbestemmende pristal overstiger 298 og reguleres iøvrigt i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i overenskomst af 16. juli 1952 mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening.

En motorsagkyndig har ret til 3 ugers ferie i hvert kalenderår uden afkortning i det ham tillagte faste honorar. Efter 15 års anciennitet og det fyldte 50. år har han på samme måde ret til 4 ugers ferie. I feriegodtgørelse ydes der den motorsagkyndige $6\frac{1}{2}$ % af de ham i medfør af bestemmelserne nedenfor i B-G i det sidste kalenderår udbetalte gebyrandele og andre honorarer end det ovenanførte faste honorar.

Såfremt en motorsagkyndig på grund af sygdom er ude af stand til at varetage sit hverv i en sammenhængende periode af ikke over 12 måneder, udbetales der ham samme faste honorar med pristalsregulering som ovenfor omhandlet, medens staten, der drager omsorg for ansættelse af vikar, oppebærer de gebyrer, der i den pågældende sygdomsperiode ellers ville tilfalde den motorsagkyndige.

B. For alle undersøgelser og eftersyn af motorkøretøjer i henhold til motorloven – dog med de nedenfor anførte undtagelser, hvor de motorsagkyndige oppebærer det fulde honorar – og for afholdelse af køreprøver, ydes der de motorsagkyndige:

- a. 35 % af de for undersøgelser og eftersyn af motorkøretøjer indgåede gebyrer.
- b. 20 % af de for afholdelse af køreprøver indgåede gebyrer.

I det omfang det i de nuværende motorsagkyndiges beskikkelse er bestemt, at de pågældende er pligtige vederlagsfrit at stille 2 arbejdsdage ugentlig til rådighed for politimesteren i kredsen efter den pågældende politimesters beslutning, bortfalder denne bestemmelse. Der beskikkes efterhånden i samtlige politikredse een eller flere examinatore til afholdelse af køreprøver. De køreprøver, som den motorsagkyndige ikke

kan overkomme, kan af ham henvises til de beskikkede examinatore, og skal, såfremt ventetiden må antages at ville overstige 8 arbejdsdage, normalt henvises dertil.

- C. De ved ejerskifte eller flytning i henhold til motorlovens § 18 stk. 1, jfr. bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932 § 23 foretagne eftersyn, gebyrbelægges i overensstemmelse med reglerne for syn af nye køretøjer, og de motorsagkyndige oppebærer heraf 35 %.
- D. Der betales fremtidig gebyr for alle sådanne eftersyn, der har hjemmel i motorlovens § 18, stk. 1, og de motorsagkyndige oppebærer heraf 35 %.
- E. Der fastsættes nærmere regler for de honorarer, der vil være at tillægge de motorsagkyndige for landevejs-eftersyn, idet disse honorarer fuldt ud tilfalder de motorsagkyndige.
- F. Såfremt justitsministeriet måtte pålægge de motorsagkyndige andre opgaver, fastsættes herfor gebyrer, der betales af den pågældende ejer eller bruger, og som tilfalder de motorsagkyndige.
- G. De motorsagkyndige oppebærer som hidtil det fulde honorar for undersøgelser og afgivelse af erklæringer i færdselsager og lignende, eller andre erklæringer, der kræves afgivet af offentlige myndigheder m. v.
- H. Der tillægges de motorsagkyndige, for hvem der ikke af det offentlige stilles kontorlokaler til rådighed, en rimelig godtgørelse, der træder i stedet; alle andre kontorudgifter refunderes efter regning, derunder for kontormedhjælp.
- I. Automobiludgifter i tjenestemedfør godtgøres efter de for tjenestemænd til enhver tid gældende regler.
- J. Der tillægges de motorsagkyndige time- eller dagpenge under tjenesterejser i overensstemmelse med tjenestemandslovens § 966.

- K. Der tillægges de motorsagkyndige flytegodtgørelse i overensstemmelse med tjenestemandslovens § 967.
- L. Som foran bemærket, har man anset det for at være af overordentlig betydning, at der tilsikres de motorsagkyndige en pensionsordning, og man har derfor, idet man har forudsat, at der i forbindelse med den endelige fastlønningsordning også vil blive etableret en tilfredsstillende pensionsordning, overvejet, hvorledes en ordning kunne tilvejebringes for de motorsagkyndige, der ikke vil komme ind under den endelige ordning. Man har derfor i forening med Statsanstalten for livsforsikring ladet undersøge, hvilke pensioner der vil kunne opnåes derved, at der i de motorsagkyndiges faste honorar – jfr. A – indeholdtes 5 % og fra Statens side indbetaltes 10 % årlig, og således at de nuværende motorsagkyndige indbetalte kr. 400,00 for hvert år, de har været beskikket, og fra statens side på samme måde kr. 800,00. Forudsat at man herved holdt de motorsagkyndige, som pr. 1. april d. å. er fyldt 62 år, uden for ordningen, og forudsat at der skulle oppebæres en alderspension, der ville blive virksom fra det 68. år, og – hvis den pågældende forinden blev invalid – en invalidepension af samme størrelse som alderspensionen, og forudsat at der søgtes opnået en kollektiv enkepension på halvdelen af alderspensionen og en børnepension på kr. 1.200,00 årligt til hvert barns 21. år, ville en sådan ordning rent skønmæssigt for de ældste under ordningen henførte motorsagkyndige betyde en årlig alderspension på ca. kr. 3.500,00 og for de yngste på godt kr. 6.000,00, hvorhos man havde forudsat, at der for de motorsagkyndiges vedkommende, der enten holdes udenfor

ordningen eller ved dennes ikrafttræden var fyldt 50 (55) år, til suppleret af det, der ifølge ordningen kunne opnåes, som en overgangsordning søgtes tillagt de pågældende og deres enker og børn en årlig understøttelse.

Sådanne ydelser, der økonomisk kun i ringe omfang ville afvige fra aldersrente, har man imidlertid måttet finde aldeles utilfredsstillende, og man har derfor ønsket at vende tilbage til et tidligere overvejet forslag, således at der tilkommer de motorsagkyndige, som efter mindst 15 års tjenestetid afgår på grund af svagelighed eller indtrådt 65-års alder, en tjenestetidsunderstøttelse af pensionslignende art, der også ydes til enker efter de motorsagkyndige, og som iøvrigt beregnes efter de samme regler, som gælder for pensioneringen af statens tjenestemænd, og idet størrelsen ansættes som de tilsvarende pensioner for tjenestemænd med samme tjenstealder og grundløn (honorar). Såvidt man kan se, vil de økonomiske konsekvenser af en sådan ordning, der kun vil omfatte et meget begrænset antal personer, være overskuelige. Man tilføjer, at der fra landsforeningens side lægges overordentlig vægt på en tilfredsstillende løsning af pensionsspørgsmålet, og man forudsætter, at der optages en særlig forhandling herom.

- M. For de nuværende motorsagkyndige, der er tjenestemænd eller pensionerede tjenestemænd, fastsættes særlige regler for den pensionering de skal oppebære i deres egenskab af motorsagkyndige.

I ærbødighed

P. L. V.

P. Vestergaard.

Skrivelse af 3. marts 1955 fra Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige.

I skrivelse af 11. juni 1952 har landsforeningen meddelt justitsministeriet, at man sammen med Dansk Ingeniørforening og Ingeniør-Sammenslutningen ville tillade de af deres medlemmer, der var beskikkede motorsagkyndige eller ansat i statens færdselspoliti at modtage konstitution som motorsagkyndige i vacante stillinger, men at man kun havde tiltrådt dette på betingelse af, at ingen af de tre organisationers med-

lemmer havde tilladelse til at modtage fast ansættelse.

Under henvisning til de i udvalg førte forhandlinger skal landsforeningen herved meddele, at gennemførelsen af det forslag, hvorom der er opnået enighed i udvalget, vil medføre, at landsforeningen intet har at erindre imod, at dens medlemmer tager fast ansættelse.

P. l. v.

P. Vestergaard

Bilag 9.

Skrivelse af 24. februar 1955 fra Dansk Ingeniørforenings Forbund.

Som aftalt på mødet dags dato skal jeg herved bekræfte, at Dansk Ingeniørforenings Forbund under hensyn til, at forslaget om en fremtidig aflønningsordning for de motorsagkyndige baseres på, at man i almindelighed ikke ansætter civilingeniører, intet har at indvende imod udvalgets forslag til en overgangsordning for de nuværende motorsagkyndige under forudsætning af, at en sådan overgangsordning vil blive tiltrådt af Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige.

Vi er indforstået med, at spørgsmålet om fremtidig beskæftigelse af civilingeniører som motorsagkyndige bør afgøres efter de almindelige retningslinier, der gælder for

beskæftigelse af civilingeniører i statens tjeneste.

Som understreget ved mødet lægger vi fra vor side overordentlig stor vægt på, at overgangsordningen på en eller anden måde kommer til at indeholde en form for pensionsordning for de motorsagkyndige. Vi er indforstået med, at dette ikke vil kunne gøres, uden at man må støtte sig på de muligheder, der findes i finansministeriets cirkulære vedrørende pensionsunderstøttelser, og kan derfor også på dette punkt lade vor stilling bero på, hvorledes Landsforeningen af justitsministeriets motorsagkyndige stiller sig.

P. f. v.

Ove Guldborg

Skrivelse af 22. februar 1955 fra Ingeniør-Sammenslutningen.

Ved et den 31. januar mellem justitsministeriets udvalg angående de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold og en repræsentant for Ingeniør-Sammenslutningen afholdt møde redegjorde udvalgets formand for de forhandlinger, der er ført i udvalget og for det forventede indhold af den betænkning, der nu er under udarbejdelse.

Af redegørelsen fremgik det, at udvalget som en overgangsordning for de nuværende motorsagkyndige og de nuværende færdselsbetjente, der har bestået prøven for motorsagkyndige og været konstitueret som motorsagkyndige ved deres ansættelse som motorsagkyndige, vil foreslå en aflønningsordning gående ud på, at der ydes et grundbeløb, reguleret i forhold til pristallet, samt nærmere specificerede andele af de indtjente gebyrer, dog således at den herved indtjente andel af gebyrerne ikke overstiger det beløb, der er fastsat i overenskomsten mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening. De motorsagkyndige kan dog senere vælge at overgå til en fastaflønningsordning, således at de som civilingeniør-uddannede motorsagkyndige aflønnes i henhold til overenskomsten mellem finansministeriet og Dansk Ingeniørforening, medens de teknikumuddannede ingeniører aflønnes efter den overenskomst (regulativ), som der til sin tid måtte blive enighed om mellem Ingeniør-Sammenslutningen og finansministeriet. Udover ovennævnte lønninger ydes tillæg for landevejseftersyn og færdselsuheld samt kontorholds- og telefongodtgørelse m. v.

Det blev på mødet oplyst, at en forudsætning for forslaget gennemførelse er, at

Ingeniør-Sammenslutningens blokader af stillingerne som motorsagkyndige og af stillingerne inden for færdselspolitiet hæves.

I den anledning skal vi tillade os at anføre følgende:

Det fremgår af det skitserede forslag, at de som civilingeniører uddannede motorsagkyndige – for såvidt de vælger at blive aflønnet efter overenskomsten mellem Dansk Ingeniørforening og finansministeriet – altid vil være sikre på at blive lønede i overensstemmelse med denne overenskomst uanset arbejdsmængdens størrelse, medens teknikumuddannede ingeniører og andre motorsagkyndige, der aflønnes med gebyrløn, ganske vist efter forslaget skal kunne opnå den samme løn, men i en række tilfælde ved en arbejdsindsats, der ligger væsentligt ud over den, der kræves af civilingeniørerne.

Endvidere fremgår det, at civilingeniører, der aflønnes efter overenskomsten, i sygdomstilfælde lønmæssigt er væsentlig bedre stillede end teknikumuddannede ingeniører, der er gebyrlønnede, idet de førstnævnte får fuld løn indtil overenskomstens satser, medens de øvrige kun får sygeløn i forhold til den regulerede grundløn.

Ingeniør-Sammenslutningen må for sit vedkommende anse det for meget uheldigt, om de nuværende motorsagkyndige, der før deres ansættelse har bestået en fælles prøve, og som, så længe institutionen har bestået, alle har løst deres tjenesteopgaver under lige vilkår, nu skulle lønnes forskelligt, alt efter hvilke eksamina, de er i besiddelse af.

Medens en civilingeniør og en teknikumuddannet ingeniør i andre statsvirksom-

heder muligt kan få tildelt afvigende arbejdsopgaver og arbejdsområder, vil disse altid være de samme for samtlige motorsagkyndige.

Man må derfor fra Ingeniør-Sammenslutningen principalt fastholde, at de nuværende motorsagkyndige bør lønnes ens, og man har i så henseende – omend under betænkelighed – kunnet tiltræde, at ligelønsordningen bevaredes, derved at eventuelle differencer mellem civilingeniørers og teknikumuddannede ingeniørers lønninger udlignedes ved et personligt tillæg.

Imidlertid frembyder det foreliggende forslag en række forbedringer i forhold til den nu eksisterende ordning, således at man efter omstændighederne vil kunne akkviescere ved det foreslåede, idet man henstiller, at der skabes en betryggende pensionsordning for samtlige motorsagkyndige og disses efterladte.

Efter en nøje overvejelse af det foreliggende forslag har Ingeniør-Sammenslutningen besluttet, når forslaget til sin tid er endeligt gennemført, at ville skride til ophævelse af de eksisterende blokader for de to korps, hvorved bemærkes, at Ingeniør-Sammenslutningen selvfølgelig ikke derved på forhånd kan afskære sig fra sådanne foranstaltninger, som man til sin tid måtte finde nødvendige eller hensigtsmæssige, hvis der ikke måtte blive enighed om overenskomster eller regulativer for de i statens tjeneste ansatte teknikumuddannede ingeniører i det hele og om de særlige ansættelsesvilkår, hvorom der eventuelt måtte blive rejst krav ved en endelig ordning af de motorsagkyndiges og færdselsbetjentenes forhold.

Ærbødigst
Ingeniør-Sammenslutningen
Mark Poulsen