

Nr 314.

Av herr **Fahlman m. fl.**, *angående lagstiftning om villkor för rätt att utföra bil- och därmed jämförbara reparationer.*

Sedan motortrafiken i vårt land för ett par decennier sedan började på allvar utvecklas, har i flera sammanhang konstaterats, att bilolyckor i stor omfattning bero på fordonens bristfälliga beskaffenhet. Denna kan orsakas antingen av underlåtenhet att avhjälpa fel eller felaktigt utförda reparationer. Sistnämnda anledning torde vara avsevärt vanligare än vad av tillgänglig statistik framgår, då teknisk expertundersökning av fordonen icke förekommer vid trafikolyckor eller de ännu vanligare tillbudena därtill och olycksorsakerna, när oklarhet råder, i allmänhet anses vara ovarsam framfart eller brott mot trafikföreskrifterna.

Det har även tidigare bl. a. i motion nr 13 år 1940 i första kammaren av herr Fredrik Ström angående viss utredning konstaterats, att de ovederhäftigt utförda reparationerna kunna elimineras endast genom införande av effektiv kontroll över reparationsverkstädernas kvalifikationer för respektive uppgifter. Det måste alltså anses anmärkningsvärt, att sådan kontroll icke kommit till stånd i vårt land, då osakkunnighet och oansvarighet på detta område medföra stora omedelbara risker för liv och egendom, vilka risker beröra ovidkommande personer i lika hög grad som fordonens förare.

Trots att säkerhetskravet vid reparationer av vitala motorfordonsdetaljer kan synas lika ofrånkomligt som exempelvis vid elektriska installationer, vatten- och sanitetsanläggningar o. d., för vilka samhället uppställt långt gående krav på kvalifikationer, står det alltså fritt för vem som helst att etablera sig som bilreparatör. Dylik verksamhet kan alltså bedrivas utan att företagare eller anställda äga yrkeskunskap och utan den utrustning som erfordras för ett vederhäftigt reparationsarbete.

Vid en förestående återgång till fredsförhållanden kommer ett relativt stort antal sedan flera år stillastående motorfordon att tas i bruk. Det ligger i sakens natur att dessa fordon i allmänhet kräva översyn och kontroll innan så sker. Då försäljningen av nya fordon parallellt med detta återinsättande i trafik av äldre enheter kommer i gång, beräknas bilverkstädernas arbetsbelastning efter kriget bli stor. Detta medför risker för att inkompetent personal inom facket eller personer utan egentlig yrkesutbildning i större utsträckning än någonsin försöka driva egen verksamhet inom yrket. Dessa företagare sakna som regel lämpliga lokaler och för modern bilservice erforderlig maskin- och verktygsutrustning, varför är uppenbart att intet ont anande reparationskunder även utsättas för ekonomiska risker.

Ej minst med hänsyn till att ägare till nu stillastående bilar vid återgång till fredsförhållanden hunnit i allmänhet förlora sin rutin som bilförare ligga större faror än vanligt i ovederhäftigt utförda reparationer. Samma risker uppstå, om vilken bilägare som helst utan hinder kan experimentera med sitt fordon. Alla förutsättningar föreligga kort sagt för en störtväg av dödsolyckor i trafiken efter kriget till följd av felaktiga reparationer på t. ex. bromsar och andra vitala delar av fordonen, om oriktigt eller osakkunnigt utförande av bilreparationer alltjämt skall tolereras i vårt samhälle.

Vissa kontrollerande bestämmelser rörande bilreparationerna synas inför väntade ökningar i trafiken av säkerhetsskäl ofrånkomliga.

Beträffande området för kompetenskravet kan anses erforderligt att det samma innefattar allt bilmekaniskt och bilelektriskt reparationsarbete som rör fordonens vitala delar, såsom motorn, elsystemet, kraftöverföring, hjul, bromsar, styrinrättning och övriga chassiarbeten samt gummiringsreparationer, vilka medföra ingrepp i stommen.

I detta sammanhang bör materialkännedom tillmätas stor betydelse, då t. ex. felaktig värmebehandling av stål kan nedsätta motståndskraften hos för fordonens funktion väsentliga detaljer till ett minimum.

Beträffande minimivillkor för rätt till självständig yrkesutövning böra följande generella krav ligga till grund för blivande bestämmelser:

- a) företagets tekniske ledare liksom i förhållande till företagets storlek erforderligt arbetsbefäl skall besitta tillräcklig yrkesteknisk kunskap och facklig kännedom. Prov böra ske enligt särskilda, för ändamålet fastställda grunder;
- b) företagets lokaler skola vara ändamålsenliga och uppfylla fastställda fordringar i fråga om hygien;
- c) hjälpmedel i form av maskiner och verktyg skola finnas i erforderlig omfattning.

Enskilda personer, som önska självständigt utföra bilreparationer eller anställas för dylika arbeten inom företag, som icke äro hänförliga till bilverkstadsfacket, skola motsvara kraven enligt a) ovan.

I anslutning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande av lagstiftning rörande villkor för rätt att utföra bil- och därmed jämförbara reparationer.

Stockholm den 22 januari 1945.

Georg Fahlman.

Einar Haggblom.

Folke Kylling.

L.-O. Skantze.

Gösta Liedberg.