

Nr 802

Av herr **Börjesson** i Falköping m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 91, angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 649 i Första kammaren)

Beståndet av motorfordon i vårt land har under de senaste åren ökat högst avsevärt. Framför allt har antalet personbilar stigit kraftigt, från omkring 252 000 år 1951 till drygt 1 300 000 år 1961.

Med bilparkens starka expansion har följt ökade olycksrisker och en kraftig stegring av antalet trafikolyckor. Sålunda kan anföras att år 1951 inträffade i det närmaste 25 500 polisundersökta vägtrafikolyckor. Motsvarande antal år 1961 var cirka 60 000. För år 1951 anmäldes till Trafikförsäkringsföreningen cirka 85 000 skadefall och för år 1961 cirka 233 000. Antalet vid trafikolyckor dödade och skadade personer var år 1951 nära 12 000 men år 1961 nära 23 000.

Det finns olika anledningar till trafikolyckor — vägarnas och fordonens beskaffenhet samt förarnas personliga egenskaper. Den vanligaste orsaken till olyckor sammanhänger med förarens lämplighet och förutsättningar att framföra sitt fordon. Enligt av Trafikförsäkringsföreningen verkställd undersökning för år 1947 angående trafikolyckorna hade 90,7 procent av olyckorna sin grund i människan eller den mänskliga faktorn, medan vägens och fordonets beskaffenhet var orsaken i 5,3 resp. 4 procent av fallen.

Även om fordonets beskaffenhet sålunda inte är den främsta olycksorsaken, framstår det som angeläget, att denna faktor särskilt uppmärksammas. Åtskilliga motorfordon i trafik på landsvägarna befinner sig i sådant skick att de inte kan anses vara trafikdugliga. Vid de undersökningar som gjorts vid statspolisens flygande inspektion har det framgått, att ända upp till 5,9 procent av de kontrollerade fordonen varit i sådant skick att körförbud måste meddelas. En utökad fordonskontroll måste alltså anses angelägen för nedbringande av antalet trafikolyckor.

I propositionen nr 91 föreslås att allmän periodisk fordonskontroll, säkerhetsinspektion, skall införas från och med 1965. Kontrollen skall vara årlig och i princip avse samtliga registrerade motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Inspektionsverksamheten skall enligt propositionen ombesörjas av ett för ändamålet särskilt bildat aktiebolag, vari staten äger

huvudinflytandet och övriga intressenter skall vara olika motororganisationer och bilförsäkringsföretag. Fordonskontrollen förutsättes ske vid särskilda inspektionsanstalter.

Det kan dock ifrågasättas om den i propositionen förordade organisationen är en lämplig lösning av frågan om en effektivare fordonskontroll. En årligen återkommande kontroll av alla motorfordon som är äldre än tre år kan för vissa fall vara onödigt långtgående. Fordonsägare som kör sitt fordon endast ett par hundra mil om året skulle alltså underkastas samma skyldighet till kontroll som en fordonsägare som kör sitt fordon två à tre tusen mil om året. En sådan generalisering av skyldigheten framstår knappast som ändamålsenlig. Behovet av fordonskontroll måste anses vara i viss mån varierande efter i vilken grad fordonet användes. Dessutom framstår det i propositionen föreslagna systemet som onödigt kostsamt, inte minst för motorfordonsägarna genom den särskilda avgiftsbeläggningen.

En lämpligare lösning synes vara en väsentlig utbyggnad av polisens kontrollverksamhet. Detta alternativ har diskuterats i propositionen men avvisats av departementschefen. Såsom framhålles i propositionen kan polisen f. n. kontrollera maximalt 8 à 10 procent av det totala antalet bilar per år. Detta måste givetvis anses otillräckligt. En förstärkning av polisens resurser så att 20 à 30 procent av bilbeståndet kan kontrolleras varje år bör dock vara möjlig varvid givetvis förutsättes, att polisen får en specialutrustning i paritet med vad som förordats för den i propositionen föreslagna säkerhetsinspektionen. En sådan utbyggnad av trafikövervakningen bör kunna ge en lämpligare lösning av besiktningens problemet.

Starka skäl synes tala för detta senare alternativ. Såväl ur samhällets som ur de enskilda fordonsägarnas synpunkt torde en utbyggnad av polisens kontrollverksamhet bli ekonomiskt fördelaktigare än den särskilda säkerhetsinspektionen. Även ur arbets- och administrationssynpunkt måste detta alternativ vara att föredraga. En besiktning vid polisens flygande inspektion torde kunna genomföras på kortare tid än 10 minuter. Fordonsägaren slipper alltså att sätta till värdefull arbetstid. Om besiktningen inte föranleder några speciella anmärkningar, kunde fordonsägaren få ett intyg, som friar honom från ny besiktning under exempelvis de närmaste sex månaderna. Till systemets effektivitet skulle även bidra att fordonsägare, med vetskap om att inspektion när som helst kunde krävas, inte gärna skulle använda fordon i mindre trafikdugligt skick. En sådan övervakning skulle ju också i motsats till den särskilda säkerhetsinspektionen omfatta även de utländska fordon, som trafikerar våra vägar.

Med en utbyggnad av polisens resurser skulle även andra väsentliga fördelar vinnas. Över huvud taget skulle härigenom uppnås en bättre trafikövervakning, och polisen skulle effektivare kunna hjälpa trafikanterna till rätta i olika avseenden. Det skulle också möjliggöra en säkrare kontroll

gentemot rattonykterhet och bilstölder. Allt detta representerar fördelar av största betydelse för trafiksäkerheten.

Det lämpligaste sättet att uppnå en effektivare fordonskontroll synes sålunda vara en utbyggnad av polisens kontrollverksamhet. Detta system torde med fördel kunna kompletteras med särskild besiktning i samband med överlåtelse av fordon.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen med avslag på propositionen nr 91 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt provning och förslag angående en effektiv kontroll av motorfordon ur trafiksäkerhetssynpunkt dels genom en väsentlig utbyggnad av polisens trafikövervakning, dels ock genom särskild besiktning i samband med överlåtelse av fordon, allt i enlighet med vad i motionen har anförts.

Stockholm den 29 mars 1963

Bengt Börjesson
i Falköping

Arne Persson
i Heden

David Gomér

Emil Elmwall