

Nr 829

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

(Lika lydande med motion nr 674 i Första kammaren)

Det är med tillfredsställelse man har anledning att hälsa att ett förslag läggs fram i proposition 91/1963 i avsikt att bekämpa den andel av trafikolyckorna som hänger samman med bristfälligheter hos motorfordonen.

I propositionen redovisas att de totala förlusterna till följd av trafikolycksfall är omkring 1 000 dödade och 3 000 à 4 000 allvarligt skadade per år. Därtill kommer övriga fall av personskador jämte de materiella skadorna. I den offentliga utredning (SOU 1962: 29 »Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar») som ligger till grund för den nu aktuella propositionen åberopas i samband med tidigare offentlig utredning beräknad årskostnad för olycksfallen. Den på detta sätt från samhällsekonomisk synpunkt uppskattade kostnaden anges till omkring 1 000 milj. kr. om året. I den offentliga utredningen (1962: 29) motiveras behovet av säkerhetsinspektion med hänvisning till bl. a. två i Sverige verkställda undersökningar, utförda av Trafikförsäkringsföreningen och publicerade 1949 resp. 1955. I dessa beräknas, att fordonens bristfälliga beskaffenhet varit medverkande till 4 resp. 3,6 % av olyckorna. Med ledning av dessa siffror och utländska beräkningar gjorde kommittén följande antagande: »Även om man antar att endast en så ringa del av olyckorna som 5 % har sin grund i felaktiga fordon skulle statistiskt sett sådana fordon årligen förorsaka att cirka 50 människor dödades och mer än 1 000 skadades. Samhällets kostnader i anledning av dessa olyckor skulle på samma sätt kunna uppskattas till mer än 50 milj. kr. årligen.» (SOU 1962: 29 sid. 46.)

Utan att redovisa ytterligare egna undersökningar ansåg utredningen, att det fanns skäl för antagandet, att en större del av trafikolyckorna förorsakades av bristfälligheter hos fordonen. I föreliggande proposition görs också ett antagande av likartat slag. Utan att siffror anges anförs: »Felaktiga fordon torde utgöra en betydligt större olycksfaktor än man tidigare räknat med.» (Sid. 31.) I propositionen framhålls vidare, att man under senare år på experthåll börjat tillmäta fordonets standard i fråga om konstruktion och underhåll en allt större betydelse för trafiksäkerheten, och propositionen åberopar den speciella undersökning, som är igångsatt men icke avslutad och som avser olyckor inom Uppsala län. Propositionen säger: »En-

ligt senast tillgängliga uppgifter har tekniska fel helt förorsakat eller i väsentlig grad bidragit till uppkomsten av 28 % av de undersökta olyckorna.» (Sid. 37.) För att inget missförstånd skall uppkomma med anledning av den i propositionen redovisade siffran (28 %), finns anledning att citera den rapport som föreligger från undersökningen inom Uppsala län och som är daterad den 28 januari 1963. Den undersökningen avser 148 stycken undersökta s. k. single-olyckor. Vad beträffar fordonens roll inom ramen för samtliga trafikolyckor vågar den speciella haverikommissionen inom Uppsala län i sin rapport icke säkert fastställa mer än att »fordonsdefekter spelar en betydande roll för olycksuppkomsten vid minst 2,5 % av det totala antalet trafikolyckor».

Om man således höjer uppsalaundersökningens siffra till det dubbla såsom mått på fordonsdefekternas medverkan vid trafikolyckor, skulle man alltså komma fram till den siffra, 5 %, som redovisas i den offentliga utredningen 1962: 29 och som ovan refererats.

Vad effekten av den nu föreslagna kontrollbesiktningen beträffar måste man självfallet räkna med att tekniska fel kommer att uppstå dels på de motorfordon som ännu icke uppnått den ålder vid vilken kontrollen sätts in och dels på övriga motorfordon under perioderna mellan besiktningarna. Därtill kommer att en del av de i uppsalaundersökningen redovisade typerna av bristfälligheter hos fordonen är av sådant slag, att de icke kan väntas bli upptäckta vid kontroll av nu föreslagen art. Det torde därjämte finnas skäl att räkna med att en del av den gynnsamma effekten av en årlig kontrollbesiktning motverkas av psykologiska och ekonomiska faktorer, vilka verkar i riktning mot att fordonsägarna dröjer med annan översyn och reparationer till tiden omedelbart före den obligatoriska kontrollen. Fordonskontrollen skall vidare bygga på fordonens ålder och tar således icke hänsyn till den olika grad av förslitning som skett om ett fordon körts t. ex. 3 000 eller 15 000 mil innan kontrollen sätts in. I samband med denna fråga finns anledning att citera den speciella undersökningen i Uppsala län som propositionen i andra sammanhang åberopar. I dess rapport den 28 januari 1963 sägs: »Såsom framgår av tabellen är vidare körsträckans storlek mer avgörande för uppkomsten av tekniska fel än fordonets ålder.»

Med hänsyn till dessa omständigheter finns all anledning att anta, att den nu föreslagna fordonskontrollen icke kan väntas komma att undanröja mer än en del av de bristfälligheter hos fordonen, vilka orsakar trafikolycksfall. Det torde snarare finnas anledning att anta att mindre än hälften av de olycksfallsförorsakande bristerna skall kunna avlägsnas. Detta förhållande skulle innebära att av de trafikolycksfallsförluster som den offentliga utredningen beräknat till 50 milj. kr. och omkring 50 dödsfall per år, mindre än hälften kommer att kunna undanröjas genom den nu föreslagna kontrollbesiktningen. Kvar att bekämpa skulle således stå mer än 97 % av alla trafikolycksfall.

Mot den bakgrunden är det synnerligen angeläget att framhålla det nödvändiga i att den i propositionen omnämnda och inom kommunikationsdepartementet företagna inventeringen av åtgärder för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet fullföljes med all kraft. Det skulle t. o. m. ha varit mera tillfredsställande såsom bakgrund för den detaljåtgärd som nu föreslås på trafiksäkerhetens område, om riksdagen haft den samlade redogörelsen för de förslag och synpunkter som framkommit vid departementets inventering och vilka enligt propositionen nu är under utarbetande. *Risk kan nu anses föreligga för att trafiksäkerhetsarbetet materiellt och ekonomiskt inriktas på sådana detaljförslag, som enligt den under utarbetande varande redogörelsen icke ger de mest tillfredsställande resultaten i form av ökad trafiksäkerhet.*

Det nu föreliggande förslaget har i den form som redovisades i den offentliga utredningen 1962: 29 beräknats kosta omkring 37 milj. kronor per år. Kungl. Maj:t har i sin proposition icke anfört någon liknande siffra för totalkostnaden, men en viss reduktion av beloppet torde vara sannolik med hänsyn till att besiktningens ålder höjts med två år. Till de direkta kostnaderna kommer de indirekta kostnaderna vilka i form av resekostnader, arbetstidsförluster och dylikt åläggs konsumenterna för de resor och väntetider som omnämns i SOU 1962: 29 sid. 73 och 74. Eftersom större delen av besiktningens arbete skall utföras under ordinarie arbetstid, torde det vara realistiskt att räkna med att många fordonsägare på grund av dessa resor och väntetider kommer att behöva vara borta från sina arbeten med därav följande inkomstbortfall. Det finns anledning att anta att dessa på konsumenterna liggande indirekta kostnader är avsevärt större än de direkta kostnaderna, särskilt som utredningen räknar med att 3 fordonsägare av 4 måste göra återbesök (450 000 på grund av större felaktigheter samt 800 000 på grund av mindre fel vid ett fordonsunderlag av 1,6 milj.).

Den ekonomiska och materiella insats som nu föreslås bli gjord till trafiksäkerhetens fromma är ett aktningsvärt försök att spara människoliv och onödiga materiella utgifter. Det måste i detta sammanhang betonas, att det är synnerligen angeläget med hänsyn till att vinsterna av insatserna väsentligen är av humanitär art, att kalkylerna för insatsens utformning och inriktning är väl underbyggda. Man skall nämligen inte bortse från risken av att de nu föreslagna åtgärderna på grund av sin storlek i ekonomiskt hänseende och på grund av vissa psykologiska reaktioner kommer att uppfattas såsom varande den kraftansträngning man för närvarande anser sig orka med i kampen mot olycksfallen. Därigenom kan det bli svårt att få fram motsvarande, i proportion till kvarstående olycksfallsorsaker, tillfredsställande belopp för att bekämpa övriga trafikolycksfall. Om sådana motreaktioner mot myndigheternas åtgärder anför den offentliga utredningen (1962: 29) exempel från andra länder. Ett väsentligt bidragande moment till frågan om huruvida sådana motreaktioner också kommer att

uppstå i vårt land, blir hur den nu föreslagna fordonskontrollen lyckas i sin verksamhet, om den kan arbeta i smidiga former, undvika köer av den art, som icke är okända från poliklinikväsendet inom folktandvård och sjukvård. Det finns all anledning att djupt beklaga om överdriven optimism under igångsättningskedet och alltför snäv begränsning av den front på vilken olycksfallen nu föreslås angripas resulterar i ogynnsamma återverkningar bland allmänheten.

Det finns med detta som bakgrund skäl att överväga huruvida den föreslagna fordonskontrollen bör genomföras i en försiktigare form, t. ex. genom att som förekommer i en del andra länder och som många remissinstanser framhållit börja med fordon över en högre ålder än den i propositionen föreslagna och därefter sänka gränsen i takt med den erfarenhet som kan vinnas i samband med utbyggnaden av systemet. Sålunda började man i England med fordon äldre än 10 år och sänkte nyligen gränsen till 7 år. För såväl personal- som lokalfrågor och angelägenheter som gäller testmaterial, torde en försiktig lösning vara att föredraga.

I såväl den offentliga utredningen (SOU 1962:29) som propositionen anförs, att man f. n. inte har trafikolycksstatistik av sådant slag att helt tillförlitliga bedömningar av behov och verkan av den föreslagna åtgärden kunnat presenteras. Bristerna i trafikolycksstatistik understryks bl. a. i den promemoria angående vissa trafiksäkerhetsåtgärder som ingår i propositionen. Det sägs i promemorian, att det anses nödvändigt, att få fram sådana uppgifter som ger bättre upplysning rörande olycksförloppen. Denna fråga studeras f. n. inom en särskild arbetsgrupp med representanter för bl. a. trafiksäkerhetsrådet och statistiska centralbyrån.

Det måste, i samband med ett införande av säkerhetsinspektion av fordon med de materiella och ekonomiska krav som detta ställer på fordonsägare och samhälle, vara väsentligt, att genom tillförlitliga undersökningar få kännedom om de resultat som uppnås genom kontrollen. Det måste vara icke mindre betydelsefullt att verkställa utredningar av de under tiden inträffade olyckorna för att utröna i vilken grad tekniska fel hos fordonen trots säkerhetsinspektionen övar inflytande på olycksförloppen. De utredningar som verkställes i Uppsala län av en speciell haverikommission inom statens trafiksäkerhetsråd och som återopas av utredningen och i propositionen bör mot denna bakgrund fortsättas, så att ett bredare underlag för bedömningen av fordonsfelens betydelse erhålls.

Vilka resultaten av fordonskontrollen kan komma att bli med hänsyn till ökad trafiksäkerhet kan sålunda med större precision klarläggas först sedan systemet varit i funktion och sedan man parallellt därmed följt upp verkningarna av säkerhetsinspektionen genom undersökningar av olika slag. Man torde emellertid tvingas ta hänsyn till den eventualiteten, att resultatet kan komma att bli mindre tillfredsställande. Skulle så vara fallet torde det vara lämpligt att möjligheten finns kvar att omdisponera de re-

surser som nu sätts in till trafiksäkerhetens fromma till de områden där de ger störst resultat. I avvaktan på erfarenheterna av det föreslagna systemets praktiska verkningar synes det därför lämpligt att säkerhetsinspektionen får temporär karaktär och prövas under förslagsvis fem år och först där-
efter ges en mera permanent ställning under förutsättning att tillfreds-
ställande resultat uppnås.

Med hänvisning till ovanstående hemställes,

att riksdagen i anslutning till behandlingen av proposi-
tion nr 91 måtte uttala sig för att den föreslagna säkerhets-
inspektionen utformas som en försöksorganisation, vars
verksamhet skall vara avhängig av de resultat som åstad-
kommes med avseende på ökad trafiksäkerhet.

Stockholm den 2 april 1963

Nils Fridolfsson

Karl Rask

Hans Hagnell

Hugo Bengtsson
