

## Nr 49

Av herr Nyman m. fl., om åtgärder för att öka efterfrågan på trafiksäkra motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 86 i Andra kammaren)

Den starka ökningen av landets fordonspark under efterkrigsåren har tyvärr också medfört en kraftig ökning av antalet trafikolyckor. Relativt sett kan dock en gynnsam utveckling konstateras. Antalet vid vägtrafikolyckor dödade och skadade personer var år 1951 nära 12 000 och under 1965 enligt preliminär statistik omkring 26 000, en ökning med ca 120 %. Bilbeståndet har dock under samma tid ökat från 410 000 till 1 900 000 eller med 360 %. Den relativa förbättringen torde i första hand få tillskrivas de motåtgärder mot trafikolyckorna som satts in, bl. a. förbättrad trafikövervakning och effektivare fordonskontroll.

Situationen är dock fortfarande så allvarlig både från humanitär och nationalekonomisk synpunkt, att uppslag till nya preventiva åtgärder måste sökas. Av trafikoffren 1965 har närmare 1 300 omkommit, och mera än 5 000 beräknas bli invalidiserade eller få men för livet. Ett relativt stort antal av offren är ungdomar och ofta högt kvalificerad arbetskraft, som genom olyckorna frånhändes samhället. Beräkningar av de totalt sett våldade kostnaderna och inkomstbortfallen pekar mot siffror mellan 1,5 och 2 miljarder kronor årligen.

Fordonets roll som olycksfaktor har under senare år alltmer kommit i blickpunkten. Resultaten av verksamheten vid AB Svensk Bilprovning visar bl. a., att bilarnas kondition ofta är bristfällig. Särskilt anmärkningsvärt är att uppenbart livsfarliga tekniska felkonstruktioner förekommer på vanliga bilfabrikat. Dessa felkonstruktioner har förmodligen satt kraftiga spår i olycksstatistiken.

För att för framtiden minska risken att undermåliga fordon utbjudes på bilmarknaden kan följande åtgärder utöver de hittills insatta diskuteras:

- a) genomgripande typbesiktning
- b) förbättrad objektiv konsumentupplysning
- c) differentierad beskattning.

De två förstnämnda frågorna har behandlats i en "Promemoria angående frågan om effektivare typbesiktning samt om möjligheterna till konsumentupplysning rörande motorfordon", utarbetad av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet. De av arbetsgruppen framlagda synpunk-

terna och förslagen synes vara så värdefulla, att de snarast möjligt bör för-  
anleda motsvarande åtgärder.

Såsom framgår av ovannämnda promemoria utföres kontrollåtgärderna vid typbesiktningen för närvarande föga ingående. En reform enligt förslaget kommer säkerligen att visa sig avsevärt trafiksäkerhetsbefrämjande, i synnerhet som de vid Svensk Bilprovning vunna erfarenheterna beträffande konstruktivt svaga detaljer också kan tillgodogöras vid typbesiktningen. Men även om undermåliga fabrikat i ökad omfattning kan stoppas, kommer de vid besiktningen godkända fordonen att vara olikvärdiga från säkerhetssynpunkt. Den enligt promemorians förslag med typbesiktningen sammankopplade konsumentupplysningen har härvid en betydelsefull uppgift att fylla, men erfarenheterna säger, att konsumenterna hittills endast i mindre omfattning låtit sig påverkas av saklig och objektiv upplysning. Reklamen, försäljarnas argumentering, bilens utstyrsel samt pris är de oftast avgörande faktorerna. Bilfabrikanterna har som följd därav kommit att i hög grad ägna sitt intresse åt dekorationer, motorkonstruktioner, m. m. och mera i andra eller sista hand åt säkerhetsfaktorer. Tekniskt goda lösningar har framkommit t. ex. då det gäller dubbla bromssystem, spärr mot hjullåsning vid maximalt pedaltryck och effektivare belysning men har icke införts som standard, förmodligen därför att man icke tror säkerhetsargumenten vara tillräckligt säljkraftiga.

Frågan är vad statsmakterna kan göra för att stimulera allmänhetens efterfrågan av trafiksäkrare bilar och därmed också påverka fabrikanternas intresse för förbättrade konstruktioner. Bl. a. torde det vara möjligt att nå resultat genom att beskattningen differentieras med hänsyn till bromseffekt, tålighet vid kollision, säkerhetsutrustning, rattens konstruktion, o. s. v.

Försäkringsbolagen har i vad man kallar "Biltariff 66", som införes den 1/2 1966, tagit hänsyn till faktorer som de ovannämnda, och redan har bilfabrikanter och importörer anmält intresse för att genom förbättringar av sina produkter få ned dessa i en gynnsammare premieklass. Tydligt är att konsumenternas efterfrågan i viss grad kan dirigeras i önskad riktning genom premie- och avgiftspolitik.

Med hänsyn till de stora nationalekonomiska förluster, som trafikolyckorna vållar vårt land, måste det anses ligga i statens intresse att med olika medel stimulera bilisternas intresse för trafiksäkrare fordon. Frågan hur detta på lämpligaste sätt skall ske bör bli föremål för en skyndsamt utredning, som därvid kan samordnas med de enligt ovan redan aktualiserade frågorna om effektivare typbesiktning samt konsumentupplysning.

Under hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder för att stimulera till ökad

efterfrågan av från trafiksäkerhetssynpunkt välkonstruerade och välutrustade motorfordon samt i samband därmed om möjligheterna till en tillfredsställande objektiv konsumentupplysning.

Stockholm den 18 januari 1966

Sven Nyman

Eric Gustaf Peterson

Joel Sörenson

Rolf Wirtén

Gudmund Ernulf