

Nr 32

Av herr **Sveningsson m. fl.**, *angående kontroll av bilhandel och bilreparationer.*

(Lika lydande med motion nr 48 i Andra kammaren)

Strävandet mot ökad trafiksäkerhet har på senare tid medfört en rad samhällsinsatser. Bland dessa kan främst hänvisas till den obligatoriska efterkontrollen av motorfordon, möjligheter till kontroll av hos bilhandeln lagerhållna objekt samt införandet av vissa säkerhetskrav för nya bilar. Dessa reformer är emellertid inte tillräckliga. Ytterligare åtgärder måste därför till för att öka trafiksäkerheten.

Underhållet av så komplicerade redskap som motorfordonen har även genomgripande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Härtill kommer att försäljning och underhåll, speciellt av personbilar, för konsumenterna härav i många fall kan få långtgående följder. Ett på grund av missledande uppgifter om objektet förlustbringande bilköp kan lika väl som felaktigt utförda reparationer leda till katastrofala ekonomiska konsekvenser för bilkonsumenten. Denne kan därtill efter en osakkunnigt utförd reparation bli orsak till en trafikolycka.

Den under uppbyggnad varande konsumentupplysning, som tillkommit under det allmännas medverkan, torde ej på något avgörande sätt kunna bidra till lösning av dessa problem. De försök i denna riktning som gjorts inom bilbranschens organisationer tyder härpå.

Motorbranschens riksförbund har sålunda i konsumentupplysningssyfte tillställt bl. a. pressen prisnoteringar för begagnade bilar i förhoppning att publicering härav skulle hjälpa bilkonsumenterna att undvika överbetalning av begagnade bilar m. m. Åtgärden har dock ej fått den avsedda effekten. Ej heller det framförda önskemålet om införande av obligatorisk skylldighet till försäljningsanmälan av motorfordon har gett positivt resultat.

En periodvis intensiv kritik mot bilreparationsbranschen har från organisationens sida lett till en rad olika åtgärder. Bl. a. har man uppställt vissa minimikrav i fråga om utrustning och yrkeskompetens för att ett företag skulle kunna betecknas som bilverkstad. Av olika skäl synes dock dessa strävanden ej kunna lösa hithörande frågor.

Inom åtskilliga andra länder finns former av kompetens — eller jämförlig prövning av företagare som önskar driva verksamhet inom bil- eller bilreparationsbranschen. På så nära håll som i Norge finns system för

offentlig auktorisation av yrkesmässiga bilreparatörer (1947 års lag om offentlig auktorisation). Inom flera av USA:s delstater har man obligatorisk prövning och licenssystem för företag inom bil- och bilreparationsbranschen. Motivet har överallt varit att den yrkesmässiga hanteringen av bilar medfört så allvarliga risker ur konsument- och allmän synpunkt att dylik kommersiell verksamhet bör kontrolleras i särskild ordning. Även i en rad andra länder — exempelvis Västtyskland — är företagare inom bil- och bilverkstadsbranschen föremål för viss obligatorisk kontroll.

I detta sammanhang kan erinras om att elinstallationsverksamhet ligger under samhällelig kontroll. Vidare skall rörfirma vara auktoriserad för att få göra ingrepp i kommunala va-system. Motiveringen är garanti för yrkeskunskap. Auktorisation utfärdas lokalt, vilket enligt uppgift medfört att man funnit önskvärt med enhetliga krav för hela landet och riksgiltighet för rättigheten att utöva verksamhet.

Frågan om bilverkstädernas auktorisation har tagits upp i riksdagsmotioner under senare delen av 1930-talet, år 1940 samt år 1945, i samtliga fall — låt vara med varierande motiveringar — med negativt resultat. Av intresse är emellertid att notera att denna fråga under 1967 på ett delområde upptagits av en speciell arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet, som i promemorian »Dieselavgaser» föreslagit att endast företag som fått särskilt tillstånd härför skall få göra ingrepp i specialutrustningen för dieselmotorer. Kontroll härav avses ske genom plombering av ifrågavarande aggregat. Nämda förslag understryker vår uppfattning att man bör genomföra någon form av kontroll på det område som ur trafiksäkerhets- och ekonomisk synpunkt spelar en väsentligt större roll, nämligen bilreparationsverksamheten. Det förutsattes härvid att hinder ej skall resas mot enklare servicearbeten o. d. utan betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Den antydda vägen med plombering eller anbringande av igenkänningsmärke av något slag torde över huvud taget kunna utnyttjas för en utsträckt kontroll inom motorbranschens yrkesmässiga verksamhetsområde. Krav på anbringande av igenkänningsmärken för säljaren/reparatören kan jämväl ha andra väsentliga fördelar, inte minst när det gäller motverkande av olovligt förfogande av orätmätigt åtkomna objekt.

Det förutsattes att endast sådana företag inom bilhandelssektorn, som kontrollerats och registrerats, bör kunna medges fördelen av exempelvis s. k. saluvagnsskyltar, försäkringsbolagens s. k. flytande försäkring o. d.

Till saken hör jämväl att okontrollerad handel med och reparation av bilar i stor utsträckning torde undandra sig sina skyldigheter i förhållande till det allmänna närmast i fråga om skatter, socialavgifter o. d., vilket ger den möjlighet att effektivt priskonkurrera med den reguljära motorbranschen.

Då problemet är förhållandevis komplicerat och hänsyn givetvis måste tas till konsumenternas intressen jämväl när det gäller rätten att utföra

arbeten på egna fordon, synes ej möjligt att — trots det mönster som skapats av den nyssnämnda utredningen »Dieselavgaser» — i ett sammanhang redovisa förslag till kontrollsystem i alla dess detaljer. En utredning bör därför snarast tillsättas för att undersöka förutsättningarna för genomförandet ävensom framkomma med förslag till lösning av i det föregående berörda problemkomplexet.

I anslutning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om en utredning om förutsättningarna för avvägbringande av en sådan fullständig kontroll på sektorn bilhandel och bilreparationer att här berörda svåra olägenheter ur trafiksäkerhets- och konsumentsynpunkt i möjligaste mån elimineras.

Stockholm den 12 januari 1968

Ragnar Sveningsson (h)

Herbert Hermansson (cp)

Per Blomquist (h)

Bo Skårman (fp)

Carl Eskilsson (h)

Arvid Enarsson (h)

Torsten Andersson (cp)