

Nr 303

Av herr **Sveningsson m. fl.**, om åtgärder för att åstadkomma mera trafiksäkra bilar.

(Lika lydande med motion nr 333 i Andra kammaren)

I motioner vid föregående års riksdag föreslogs utredning om kontroll av bilhandel och bilreparationer. Yrkandet ledde icke till någon riksdagens åtgärd.

Det är visserligen ostridigt att — såsom trafiksäkerhetsverket i yttrande till allmänna beredningsutskottet över ifrågasvarande motion anført — förhållandena undergått en avsevärd förbättring på senare tid, främst genom införandet av den periodiska kontrollbesiktningen och möjligheten till inspektion av saluhållna fordon hos bilhandlare. Det oaktat finns alltså otillfredsställande förhållanden. Hur fördelningen av ansvaret för bristfälligheterna är kan ej fastställas utan en ingående undersökning — detta enligt trafiksäkerhetsverkets yttrande. Verket fann därför önskvärt att de i motionen upptagna problem som är förknippade med bilbranschens verksamhet i sammanhanget klarläggs och tillstyrkte därför en utredning.

Pris- och kartellnämnden, som ej ansåg anledning föreligga för den föreslagna undersökningen, utgick vid sin bedömning från förhållanden som icke berörde nämnda motions syfte.

Då på senaste tid starka reaktioner mot bestående missförhållanden på detta område framkommit i olika pressorgan har vi funnit motiverat att återkomma med ett förnyat utredningsyrkande.

De redan i 1968 års motion anförda motiven för en utredning är i oförminskad utsträckning alltså giltiga. Detta underströks i tidskriften *Motor* i en ledare den 5 december 1968 under rubriken »Lag mot trafikfarlig bilförsäljning». I denna ledare konstateras att Motorbranschens riksförbund (MRF) redan 1962 antog riktlinjer beträffande handeln med begagnade bilar, som i huvudsak innebar att medlemmarna fick sälja endast trafiksäkra bilar. Det heter vidare i ledaren att eftersom alla bilhandlare inte är medlemmar av MRF finns anledning att lagstiftningsvägen ålägga andra bilhandlare samma skyldigheter som till en del tillskapats på frivillig väg.

I detta sammanhang kan också erinras om den svåröverskådliga floran av »bilgarantier», som under nuvarande förutsättningar aldrig kan fullt belysas av någon konsumentupplysning, och de risker som för en optimistisk konsument ligger i begreppet »bytesrätt» etc. Allmänna reklamationsnämndens

verksamhet torde redan ha effektivt belyst riskerna med dessa. Ett hinder för sanering ligger bl. a. i att icke seriösa företag ofta byter namn, ej reagerar positivt på berättigade påpekanden och krav och vid rättsliga åtgärder oftast ej har några utmätningsbara tillgångar.

Det kan framhållas att synpunkter liknande Motors förekommit i åtskilliga dagstidningar under det senaste året. Slutsatsen är i allmänhet att erfarenheten tyvärr visat att det behövs vidgade lagstiftningsåtgärder mot »skumraskhandeln» med bilar.

Det bör observeras att jämväl bilreparationsarbetarna genom sitt organ Bilreparatören reagerat mot avsaknaden av varje som helst officiellt kompetenskrav för kvalificerade bilreparationer.

För fullständighetens skull konstateras att varken förbättrad konsumentupplysning eller den nu pågående köplagsutredningen torde kunna lösa hit hörande problem. Möjligen skulle man såsom nyligen skett i England kunna införa en lag som vid straffansvar ålägger varje säljare av varor eller tjänster fullständig information om vad erbjudandet innebär för konsumenterna. Närmare uppgifter om nämnda bestämmelsers effekt bör inhämtas.

Redan i motionen föregående år framhölls att inom åtskilliga andra länder finns olika former för kompetens- eller jämförlig prövning av företagare som önskar driva verksamhet inom bil- eller bilreparationsbranschen. Vidare erinrades om att elinstallationsverksamhet ligger under samhällelig kontroll samt att rörfirma skall vara auktoriserad för att få göra ingrepp i kommunala va-system. Motiveringen är i detta fall garanti för yrkeskunskap.

Med tanke på de långt större riskerna för omvärlden av felaktigt utförda reparationer eller försäljning av ur trafiksäkerhetssynpunkt undermåliga bilar än av exempelvis ett misstag vid ett ur teknisk synpunkt mindre krävande installationsarbete kan det ej accepteras att samhället ställer sig avvisande till en bättre kontroll av reparationer eller försäljning av bilar. Förnuftigt ordnad kontroll på dessa områden synes ur såväl trafiksäkerhets- som sociala synpunkter vara minst lika motiverad som ur trafiksäkerhetssynpunkt mer detaljbetonade reformer, som väckt positivt intresse trots sin i praktiken mindre betydelse.

Den tidigare återopade ledaren i Motor konstaterar att den årliga kontrollbesiktningen naturligtvis inte kan eliminera alla trafikfarliga bilar. Frågan är därför enligt tidningen om man inte borde införa ett tillägg till ansvarsbestämmelserna i vägtrafikförordningen med föreskrift att inte bara den som kör ett trafikfarligt fordon utan också säljaren av ett fordon, som vid försäljningen är trafikfarligt, skall dömas till ansvar. Med konstaterande att detsamma bör gälla reparationer av trafiksäkerhetsbetydelse citeras vidare att »med en lagstiftning av nu föreslagen art kan man således slå två flugor i en smäll. Man kan dels öka trafiksäkerheten, dels tillvarata berättigade konsumentintressen.»

Slutligen erinras om att den okontrollerade verksamheten inom branschen

även i andra avseenden undandrar sig sina skyldigheter på det sociala planet, vilket jämväl bör beaktas vid bedömning av frågan om lämpliga åtgärder.

Vårt förslag avser givetvis inte att hindra intresserade konsumenter från att utföra ur trafiksäkerhetssynpunkt ofarliga arbeten på sina motorfordon.

Åberopande det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en utredning om förutsättningarna för åvägabringande av en sådan kontroll på sektorn bilhandel och bilreparationer att kvarståande ur trafiksäkerhets- och konsumentensynpunkt allvarliga missförhållanden i möjligaste mån undanröjes.

Stockholm den 24 januari 1969

Ragnar Sveningsson (m) T. V. Mattsson (cp) Carl Eskilsson (m)

Per Blomquist (m) Ingrid Segerstedt Wiberg (fp) Nils Hjorth (s)