

Nr 13.

Av herr **Ström, Fredrik**, om utredning rörande förutsättningarna för ett auktoriseringsförfarande för vissa reparationsarbeten å motorfordon.

Redan den andel i inträffade trafikolyckor med motorfordon, där den offentliga statistiken förlägger orsaken till brister i fordonets beskaffenhet, är tillräckligt stor för att föranleda försök att begränsa denna olyckskälla. Men därtill kommer, att man har anledning antaga, att statistiken icke lämnar en fullständig redovisning för dessa fall. Hänsyn bör även tas därtill, att denna statistik endast upptager sådana händelser, där fordonets beskaffenhet såsom orsak till fullo kunnat styrkas, under det sådana fall, där tvekan rörande orsaken varit rådande, i allmänhet hänförs under rubrikerna ovarsam framfart eller annan till körsättet hänförlig orsak. Den uppfattningen är också gängse såväl på juridiskt som tekniskt håll, att bilolyckor i betydligt större utsträckning än statistiken räknar med kunna tillskrivas brister i fordonsmaterialets beskaffenhet.

Då man kan utgå från att den besiktning, som föregår tillstånd till användning av varje motorfordon, icke går förbi elementära fordonsbrister, torde orsaken till sådana förekomst bland fordon i trafik vara att söka dels i underlåtna reparationer av uppkomna fel, dels i felaktigt utförda reparationer.

I den mån den flygande inspektionen av landets fordonsbestånd tillväxer i effektivitet, kan måhända en begränsning av underlåtelserna att vidtaga behövliga reparationer påräknas. Beträffande kategorien ovederhäftigt utförda reparationer torde emellertid en verklig förbättring icke kunna åstadkommas med mindre än att en effektiv kontroll över verkstädernas kvalifikationer för deras uppgifter införes.

Det måste anses anmärkningsvärt, att en sådan kontroll icke redan kommit till stånd i ett land med så starkt utvecklad motortrafik som vårt. Det ena olycksfallet efter det andra äger rum, vid vilka bevisligen grava felaktigheter i reparationer av exempelvis broms- eller styrinrättningen eller belysningssystemet varit olyckskällan. Och vid ännu flera dylika händelser ha sådana anledningar spelat en icke bevisad roll. Icke desto mindre är det vilken person som helst i vårt land obetaget att etablera sig som bilreparatör — utan att på något sätt behöva styrka sin eller sina anställdas insikter på området eller i vad mån han äger erforderlig utrustning för denna verksamhet. I ett material, som underställdes 1936 års hantverksakkunniga, lämnas en rad synnerligen flagranta exempel på reparationer av motorfordon, vilka fått ett utförande, som dels avslöjar en hög grad av oansvarighet och osakkunnighet, dels varit förenade med överhängande risker för olycka och även i vissa fall medfört sådan. Vid den första nordiska trafiksäkerhetskongressen i Stockholm förliden sommar vitsordades också från flera håll vikten av ökade garantier för det rätta utförandet av vissa bilreparationer.

Det förefaller sålunda uppenbart, att i trafiksäkerhetens intresse det rådande tillståndet är ohållbart. Reparationsarbeten å motorfordon få anses vara ett område på vilket säkerhetssynpunkten är minst lika viktig som exempelvis för elektriska installationsarbeten, vatten- och sanitetsanläggningar o. d. Beträffande de sistnämnda kategorierna av arbeten har som bekant samhället uppställt långt gående krav på kvalifikationer för den auktorisation, som är ett villkor för verksamheten. En motsvarande anordning på bilreparationernas område torde ur trafiksäkerhetens synpunkt vara en nödvändighet. Man lär ej behöva befara, att en sådan legalisering skall behöva leda till en monopolisering med för kunderna ogynnsamma verkningar med avseende på prisbildningen. Därtill lär konkurrensen mellan de verkstäder, vilka skulle kunna påräkna auktorisation, vara alltför stark. Vidare är att märka, att från kompetenskravet böra kunna undantagas sådana trafiksäkerheten ovidkommande reparationsarbeten som plåtslageri-, snickeri-, karosseri-, tapetserare- och lackeringsarbeten.

En granskning av förhållandena på detta område i Norge torde vara ägnad belysa fördelarna av en kontrollerad ordning inom detta verkstadsarbete. Sedan 1935 existerar i detta land en frivillig auktorisation av bilverkstäderna under ledning av en nämnd, i vilken även det officiella vägväsendet och den teknologiska vetenskapen äro representerade. Genom denna verksamhet har en mycket påtaglig sanering av verksamhetsområdet kommit till stånd och försöket har utfallit så väl, att denna frivilliga auktorisering nu av departementet för offentliga arbeten föreslagits utbytt mot en obligatorisk sådan.

I anslutning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en snabb utredning verkställes rörande förutsättningarna för ett auktoriseringsförfarande för sådana reparationsarbeten å motorfordon, vilka äga betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Stockholm den 17 januari 1940.

Fredrik Ström.
