

Nr 241.

Av herr **Hansson** i Skediga, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 18, angående periodisk efterbesiktning av gengasdrivna motorfordon m. m.*

Kungl. Maj:t har i proposition nr 18 till årets riksdag föreslagit införande av årlig efterbesiktning för gengasdrivna motorfordon, detta i avsikt att erhålla bättre kontroll över dessa fordon för att minska brand- och förgiftningsriskerna vid gengasdrift. Bland de hörda myndigheterna har det rått delade meningar om den föreslagna nya åtgärdens ändamålsenlighet. Särskilt motormännens egna organisationer ha ställt sig tveksamma, då de menat, att det åsyftade målet — förebyggande av brand- och förgiftningsrisker — ej kommer att uppnås.

Även ur andra synpunkter kan man ställa sig mycket tveksam till nyttan av den föreslagna årliga besiktningen. Bilägarna åsamkas kostnader och besvär, vilket ur det allmännas synpunkt måste anses vara mindre välbetänkt. De nu rådande trafikförhållandena ha förorsakat såväl lastbilsägare som andra motorfordonsägare kostnader av en sådan storleksordning, att det föreligger fara för, att de inte längre kunna bära ytterligare höjda utgifter. Ett gengasaggregat för en lastbil kostar påmonterat cirka 3 à 4 000 kr. och den så kallade manteln, som i regel måste utbytas efter en körd vägsträcka av 3 000 mil drar en kostnad av ungefär 600 kr. Trafikförsäkringen kostar vidare omkring 6 à 900 kr. Dessutom måste man räkna med de svårigheter, som bristen på smörjolja och gummi bereda bilägarna. Den för landets näringsliv så ytterst betydelsefulla biltrafiken står därför i ett läge, som är mycket påfrestande. Det kan sättas i fråga, om den förmår bära ännu tyngre bördor.

Följden av att lägga på biltrafiken ytterligare ökade avgifter måste bli antingen att taxorna för transporter måste höjas eller också att trafiken måste läggas ned. Bäggedera måste vara till skada för landets näringsliv. Höjda taxor för transport av exempelvis spannmål, mjölk eller skogsprodukter måste verka i prisfördyrande riktning och ett nedläggande av biltrafiken skulle ju innebära nästan en katastrof för landets näringsliv. Genom utnyttjande av uppfinnarförmåga och företagaranda ha biltrafikens män kunnat övervinna de svårigheter, som uppstått genom bristen på bensin och hållit samfärdseln i gång. Var skulle vi i dag ha stått, om biltrafiken hade måst läggas ned?

Vissa av de hörda myndigheterna ha ansett att en utökning av den s. k. flygande besiktningen vore ett effektivare sätt att kontrollera de gengasdrivna

motorfordonen än en årlig efterbesiktning. Denna synpunkt är säkerligen fullt riktig. Denna form av besiktning kommer oväntat för förarna, varför en flitigare användning av densamma skulle tvinga förarna att ständigt hålla sina vagnar i gott skick. Den flygande besiktningen skulle alldeles säkert ge bättre resultat såväl i trafiksäkerhetskänseende som ur den synpunkten att brand- och förgiftningsriskerna skulle hållas tillbaka. För bilägarna bleve denna kontrollform också billigare.

Med anledning av vad som anförts, får jag därför hemställa,

att riksdagen ej måtte godkänna den av Kungl. Maj:t föreslagna årliga efterbesiktningen av gengasdrivna motorfordon, samt att den i stället måtte uttala det önskemålet, att den s. k. flygande besiktningen måtte utökas och effektiviseras.

Stockholm den 3 februari 1942.

K. E. Hansson.
