

Motion till riksdagen

1987/88:T403

av Nils Nordh (s)

om obligatorisk kontrollbesiktning vid ägarbyte av bil

Förslag till obligatorisk kontrollbesiktning vid ägarbyte

AB Svensk Bilprovning har sedan drygt ett år studerat den obligatoriska kontrollbesiktningen från skilda synvinklar i syfte att få underlag för att bedöma effekten av förändringar av olika slag. En viktig utgångspunkt har varit strävan efter största möjliga nyttoeffekter i förhållande till samhällets resursinsatser för kontrollbesiktningen.

Bilprovningen har bland annat visat att felfrekvenserna med några få undantag har ett mycket påtagligt ålders- och körsträcksberoende. Trots att årskörsträckorna minskar med ökande ålder hos fordonen, stiger felfrekvenserna kraftigt när fordonen blir äldre och totala körsträckan ökar. Fem år gamla bilar hade t. ex. drygt 80 anmärkningar per 100 besiktade fordon år 1985, 10 år gamla personbilar ca 210 anmärkningar och 15 år gamla drygt 310 anmärkningar per 100 besiktade fordon.

Medianvärdet för årskörsträckan torde vara i storleksordningen 15 000 km för 5 år gamla bilar, ca 11 000 km för 10 år gamla bilar och mindre än 7 000 km för 15 år gamla personbilar. Spridningen är dock stor vad gäller den årliga körsträckan, framför allt bland de yngre bilarna.

Av det material som ASB sammanställt kan man också se hur fordonsparkens ålderssammansättning successivt förändrats. När kontrollbesiktningen blev obligatorisk 1965 var ca 5 % av personbilarna över 10 år gamla. 1986 var hela 40 % av de besiktigade bilarna över 10 år.

Andelen underkända personbilar vid kontrollbesiktning har sedan 1971 varit i stort sett konstant. Medelvärde har pendlat runt 22 %. Underkännandefrekvensen stiger också med ökande ålder hos bilarna, ca 8 % för 5-åriga, 27 % för 10-åriga och nära 40 % för 15 år gamla bilar.

ASB har i sina sammanfattande kommentarer anfört att ett system för inställelse till kontrollbesiktning med kortare intervaller när fordonen blir äldre sannolikt skulle vara mer kostnadseffektivt än den nuvarande med fasta ettårsintervaller.

Det faktum att mer än var fjärde (27 %) av de 10 år gamla bilarna underkänns vid besiktningen på grund av allvarliga fel, visar att en ökad insats för kontroll är befogad från trafiksäkerhetssynpunkt. De äldre fordonen är dessutom ogynnsammare från luftföroreningssynpunkt, dels på grund av att de saknar avgasrenande anordningar eller har avgasrening av

ganska primitivt slag, dels på grund av feljusteringar, slitna motorer och funktionsfel på avgasreningsanordningarna. Även från miljösynpunkt kan en ökad kontrollinsats anses vara motiverad.

Marknadsvärdet hos bilar i åldersgrupperna över 10 år är i regel lågt, varför dessa ofta säljs privat genom annonser. Bortsett från att man i vissa fall kan utnyttja begagnade delar, är yrkesmässigt utförda bilreparationer i princip lika dyra oavsett bilens ålder. Plåtreparationer är oftast dyrare på grund av att de försvåras av rostskador.

En reparation för att återge bilen det marknadsmässiga värde den tidigare haft, blir oftast betydligt dyrare än den förlust i marknadsvärde som uppstår när det blir uppenbart att reparationen är nödvändig. Säljaren har därmed ett starkt ekonomiskt intresse av att inte berätta för köparen allt han vet om bilens skick och att begränsa reparationsinsatserna inför försäljningen. Åtgärderna inför försäljningen koncentreras oftast på att få bilen att framstå i ett bättre skick än den i realiteten är.

En obligatorisk kontrollbesiktning av äldre fordon i samband med ägarbyte skulle bidra till att en förbättrad totaleffekt av kontrollbesiktningen och framför allt förbättra såväl trafiksäkerheten som köptryggheten. Även från miljösynpunkt står fördelar att vinna. Olämpliga fordon skulle härigenom snabbare bli åtgärdade eller skrotade i stället för att vidareförsäljas.

Ett krav på obligatorisk kontrollbesiktning inom förslagsvis de tre närmast föregående månaderna vid ett ägarbyte synes motiverat. Det bör gälla personbilar som enligt sin årsmodellbeteckning är 10 år eller äldre det kalenderår ägarbytet sker. Undantag görs för fordon av 1950 eller tidigare årsmodeller, de s. k. "samlarobjekten".

Ett sådant krav skulle förbättra konsumentskyddet vid köp av äldre begagnade bilar. Det bör framhållas att bilar i den kategori som skulle omfattas av kravet i många fall köps som första bil av oerfarna konsumenter med begränsade ekonomiska resurser.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk kontrollbesiktning av äldre bilar vid ägarbyte.

Stockholm den 13 januari 1988

Nils Nordh (s)

Mot. 1987/88
T403