

Nr B 10

Utlåtande i anledning av väckt motion om skyldighet att förse bilar och motorcyklar med registrerande hastighetsmätare.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr B 67, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Edström* hemställt »att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till sådan ändring av vägtrafikförordningen rörande registrerande hastighetsmätare, att samtliga bilar och motorcyklar skulle vara skyldiga att efter viss övergångstid vara utrustade med registrerande hastighetsmätare av typ som ständigt registrerar hastigheten under de sista 200—300 m fordonet färdats».

Beträffande motiveringen till yrkandet har motionären hänvisat till motionerna nr I: 40 och II: 46 vid 1958 års A-riksdag. Över dessa motioner — som icke slutbehandlades av riksdagen före riksdagsupplösningen — inhämtade utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver yttrande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En redogörelse för innehållet i yttrandet lämnas nedan i utlåtandet.

Gällande bestämmelser

Enligt stadgande i 3 § 1 mom. m) i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* skall bil vara försedd med instrument på vilket föraren under färd kan avläsa bilens hastighet (hastighetsmätare). I förordningen saknas däremot motsvarande föreskrift med avseende å motorcyklar.

Bestämmelser om registrerande hastighetsmätare för vissa fordon återfinnes i 3 § 6 mom. vägtrafikförordningen, där det stadgas: »Å buss, som är byggd för befordran av fler än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare).» Färdskrivare skall, heter det vidare, vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt.

Närmare föreskrifter om registrerande hastighetsmätare återfinnes i *kungl. kungörelse den 29 juni 1956 om skyldighet att å vissa motorfordon*
1—1099 58 Bihang till riksdagens protokoll 1958. 9 saml. 2 avd. Nr B 10

föra färdskrivare. Enligt kungörelsen skall i bilregister införd buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren och framdrives annorledes än med elektrisk kraft, vara utrustad med instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda vägsträckan (färdskrivare), under förutsättning att bussen *antingen* är godkänd för användning i beställningstrafik *eller* är godkänd för användning i sådan linjetrafik, som framgår å vägsträcka, vilken är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län *eller* användes i annan trafik än yrkesmässig. Skyldighet att föra färdskrivare omfattar enligt kungörelsen vidare i bilregister införd lastbil, vars maximilast överstiger 6 ton, ävensom annan i dylikt register införd lastbil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 10 ton, därest lastbilens totalvikt överstiger 7 ton. Från skyldighet att föra färdskrivare är brandbilar undantagna. Vidare kan länsstyrelse på ansökan och efter prövning i varje särskilt fall medgiva, att skyldighet att å motorfordon föra färdskrivare icke skall föreligga beträffande buss, som är godkänd för användning uteslutande i linjetrafik och som endast framföres å lokal busslinje huvudsakligen inom tätbyggda områden.

Färdskrivare skall enligt kungörelsen vara så konstruerad, *att* bilens hastighet kan avläsas vid varje tidpunkt under färd, *att* färdskrivarens upptecknande endast med svårighet kan genom yttre påverkan å densamma göras missvisande, *samt att* de tidpunkter, då byte av förare ägt rum, genom anordning å färdskrivaren kan registreras på uppteckningen. Föreskrifter om sättet för färdskrivares anbringande på fordon meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därest statens biltrafiknämnd så förordnar, skall medelst färdskrivare gjord uppteckning avseende fordon, som användes i yrkesmässig trafik, överlämnas till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Sådant förordnande skall innehålla anvisningar om tid och sätt för upptecknings överlämnande samt om länsstyrelsens befattning med uppteckningen.

Den ifrågavarande kungörelsen ersätter en kungörelse av den 17 juni 1955 i samma ämne. Enligt den sistnämnda kungörelsen omfattade skyldigheten att föra färdskrivare allenast lastbilar tillhörande ovan angivna kategorier.

Historik

Frågan, huruvida bilar borde utrustas med registrerande hastighetsmätare för att härigenom möjliggöra en effektivare kontroll av körhastigheterna, har tidigt behandlats här i landet.

1920 års *automobilsakkunniga* gjorde detta spörsmål till föremål för en

ingående undersökning. De sakkunniga framhöll, att en dylik hastighetsmätare uppenbart skulle bliva ett gott stöd för vederbörande polismyndigheter att kunna kontrollera de stadgade hastighetsbestämmelsernas efterlevnad. En förutsättning för införande av en sådan apparat måste emellertid vara, att praktiskt användbara hastighetsmätare funnes tillgängliga i marknaden. Så vore emellertid ej fallet. De sakkunniga ansåg sig därför ej kunna förorda, att några bestämmelser, syftande till att obligatoriskt införa dylika mätare, intoges i förordningen om motorfordon. De sakkunniga var emellertid icke eniga i denna punkt. Två av dem framhöll i ett särskilt yttrande att, innan något avgörande kunde träffas i fråga om registrerande hastighetsmätare, det vore nödvändigt, att de bleve ingående prövade och underkastade tekniskt sakkunnig granskning. Men därest på grund av sålunda erhållet resultat Kungl. Maj:t skulle finna skäl föreskriva obligatoriskt användande av apparaterna, torde bestämmelse härom då omedelbart böra utfärdas i särskild författning. Reservanterna ansåg därför, att i förordningen om motorfordon borde meddelas bestämmelse av innehåll, att automobil skulle efter förordnande av Konungen vara utrustad med hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att därigenom kunde utövas kontroll över den hastighet, varmed automobil blivit framförd å viss tillryggalagd vägsträcka.

I *propositionen nr 124* till 1923 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning framhöll departementschefen, att det ej syntes erforderligt, att i förordningen intoges en sådan bestämmelse i fråga om självregistrerande hastighetsmätare, som av reservanterna förordats. Frågan om konstruktionen av dylika mätare befunne sig ännu på experimentets stadium. Det måste vara av vikt, att slutlig ställning icke toges till införande av dylika apparater, förrän ej blott tillförlitliga konstruktioner utprovats utan jämväl anordningen kunde genomföras för rimliga kostnader.

I vid riksdagen väckta *motioner* upptogs emellertid det av reservanterna framställda yrkandet. *Andra lagutskottet* anförde härom i sitt utlåtande nr 21, att anbringandet av självregistrerande hastighetsmätare å motorfordon skulle vara av synnerligt gagn. Såvitt utskottet hade sig bekant, föreläge ej någon sådan mätare i fullt utexperimenterat skick, men å andra sidan ansåge utskottet det vara av vikt att dylika mätare föreskrevs, så snart sådana av fullt hållbar och tillförlitlig typ bleve tillgängliga i allmänna marknaden till antagligt pris. Då enligt vad utskottet inhämtat frågan om tillverkning inom landet av sådana mätare syntes vara nära sin lösning, hade utskottet ansett motionärernas hemställda förtjänt av beaktande; och ansåge utskottet därför, att i förordningen borde stadgas, att Kungl. Maj:t skulle äga förordna, att automobil skulle vara försedd med självregistrerande hastighetsmätare.

Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning. I motorfordonsförordningen 2 § 2 mom. h) infördes härefter en bestämmelse av den innebörd, som riksdagen förordnat.

1927 års motorfordonssakkunniga ansåg bestämmelsen om självregistrerande hastighetsmätare böra utgå ur förordningen. Ehuru över fem år förflutit efter motorfordonsförordningens ikraftträdande, hade någon praktiskt användbar självregistrerande hastighetsmätare icke framkommit i marknaden och fråga vore om en sådan någonsin kunde uppfinnas. Ur ekonomisk synpunkt skulle det obligatoriska införandet av självregistrerande hastighetsmätare innebära allvarliga konsekvenser för motorfordons-trafiken. De sakkunniga framhöll även, att införandet av självregistrerande hastighetsmätare icke torde komma att i avsevärdare mån främja trafik-säkerheten. I siffror fixerade hastighetsbestämmelser vore ur trafiksäkerhets-synpunkt av förhållandevis underordnad betydelse. Vida viktigare för trafiksäkerheten vore föreskrifter om nödig varsamhet vid möte och omkörning samt i kurvor, vägkorsningar och andra för trafiken farliga ställen. För ett effektivt övervakande av att dylika bestämmelser efterlevdes vore hastighetsmätaren av föga värde.

På grund av vad de sakkunniga anförde i denna fråga, fick bestämmelsen om självregistrerande hastighetsmätare år 1930 utgå ur motorfordons-förordningen.

1953 års trafiksäkerhetsutredning framhöll (SOU 1954:38), att den registrerande hastighetsmätaren ger polisen möjligheter att utöva en effektiv kontroll över att tunga motorfordon icke föres med otillåtna hastigheter, varigenom förarna torde bli mera benägna att icke överskrida de fastställda maximihastigheterna. Därjämte, framhöll utredningen vidare, kunde den registrerande hastighetsmätaren ur trafiksäkerhets-synpunkt väntas få den betydelsen, att den komme att påverka förarna till ett i allmänhet lugnare och jämnare färd-sätt. Med utgångspunkt från dessa bedömanden föreslog utredningen att tyngre lastbilar och större bussar obligatoriskt skulle vara utrustade med registrerande hastighetsmätare.

I proposition nr 172 till 1955 års riksdag, vilken proposition byggde på 1953 års trafiksäkerhetsutrednings förslag, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, till frågan om registrerande hastighetsmätare bl. a. följande.

Utredningens förslag att större lastbilar och bussar skall obligatoriskt utrustas med självregistrerande hastighetsmätare, s. k. färdskrivare, anser jag vara välfunnet. Ur trafiksäkerhets-synpunkt måste det sägas vara av största betydelse, att polismyndigheten får möjlighet till en mera effektiv kontroll av de tyngsta fordonens färdhastighet. Icke mindre viktigt är emellertid att ett instrument av denna typ ger betydligt bättre möjligheter än hittills att kontrollera förarnas körtid och därigenom hindra trafikfarliga överträdelser av gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Både i detta och i andra hänseenden kan instrumentet tjäna till att undanröja meningsskiljaktigheter i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare i transportfacket. Kostnaden för instrumentet torde mer än väl uppvägas av den nytta som bilägaren har av detsamma. Nutida färdskrivare kan

framställas i sådant driftsäkert utförande, att någon invändning icke torde ur denna synpunkt kunna riktas mot att färdskrivare i vissa fall görs obligatorisk. Av nu angivna skäl anser jag mig böra förorda införandet av en bestämmelse att färdskrivare skall finnas på buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer utöver förare, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton.

Andra lagutskottet framhöll i sitt av riksdagen sedermera godkända utlåtande nr 34, att färdskrivaren gäve polisen möjlighet att effektivt övervaka att gällande regler om generell hastighetsbegränsning efterlevs av de tyngre fordonens förare, vilket vore av betydande trafiksäkerhetsintresse, och tillstyrkte, att färdskrivare gjordes obligatorisk å de tyngre fordon, som föreslagits. Utskottet hade av överläkaren vid neurokirurgiska kliniken i Lund, docent Lars Leksell, erhållit en skrivelse, vari föreslogs, att registrerande hastighetsmätare också skulle införas på lättare lastbilar och bussar samt på personbilar, motorcyklar och mopeder. I skrivelsen redogjordes för en sådan apparat, som registrerade hastigheten under den senast tillryggalagda vägsträckan. Registreringen kunde automatiskt utplånas efter exempelvis 500 meters körning och kunde för de sista 500 meterna avläsas av polisen. Förslagsställaren uppgav, att en sådan registrerande mätare torde kunna utföras så, att den fyller kraven på enkelhet, hållbarhet och lågt pris. Beträffande detta förslag framhöll utskottet, att en sådan registrerande hastighetsmätare onekligen skulle vara av stort värde såväl för bedömandet av förarens skuld vid trafikolycka som för polisens övervakning av vägsträckor, som kräver anpassad hastighet. Utskottet uttalade önskvärldheten av att de tekniska framsteg, som kunde föreligga eller göras på området, följdes av Kungl. Maj:t.

Motionen

I fråga om de skäl, som åberopats till stöd för motionsyrkandet, får utskottet hänvisa till motionen nr I: 40 vid 1958 års A-riksdag.

Remissyttrandet

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i sitt remissyttrande följande.

Ifrågavarande motioner åsyftar förslag till sådan ändring av vägtrafikförordningen, att samtliga bilar och motorcyklar skulle vara skyldiga att efter viss övergångstid vara utrustade med registrerande hastighetsmätare av typ, som ständigt registrerar hastigheten under de sista 200—300 m fordonet färdats. Såsom motiv för en sådan åtgärd har anförts dels att en sådan mätare skulle medge en effektiv kontroll av fordonets hastighet omedelbart före en inträffad olycka, dels att vetskapen att hastigheten i händelse av en olycka alltid kan objektivt kontrolleras kommer att verka dämpande på många omdömeslösa bilister.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delar motionärernas synpunkter angående värdet av att erhålla tillförlitliga uppgifter på hastigheten hos de i en trafikolycka invecklade fordonen omedelbart före olyckan. Därigenom skulle inte blott utredningsarbetet för fastställande av de inblandade förarnas ansvar i hög grad underlättas, utan man skulle även få värdefulla möjligheter att studera hastighetens roll vid uppkomsten av trafikolyckor och därav kunna dra betydelsefulla slutsatser rörande effekten av hastighetsnedsättningar m. m. Däremot befarar styrelsen, att motionärerna överskattat den registrerande hastighetsmätarens preventiva betydelse för uppkomsten av trafikolyckor. De omdömeslösa bilisterna torde inte låta sig påverkas av den anförda omständigheten att deras hastighet kan kontrolleras i händelse av olycka. En bilförare i allmänhet räknar heller inte med att han skall förorsaka någon olycka och därför har han föga anledning att beakta hastighetsmätarens roll.

Förhoppningarna på den registrerande hastighetsmätaren kan emellertid infrias endast under förutsättning att man kan konstruera och tillhandahålla till rimligt pris en apparat, som fyller mycket höga anspråk på funktions säkerhet och som ej medger några »otillåtna» ingrepp som stör dess funktion och ger felaktiga värden. Motionärerna har framhållit, att registrerande hastighetsmätare nu kan utan stor svårighet framställas av lämpligt företag. De har också angivit en tänkbar princip för en sådan mätare. Såvitt styrelsen kunnat utläsa har emellertid någon apparat ännu inte färdigställts, vilket även styrkts vid förfrågningar som styrelsen gjort. Det är därför nu för tidigt att uttala sig om möjligheterna att få fram en praktiskt användbar mätare enligt den angivna principen. All erfarenhet talar emellertid för, att stora svårigheter och långvariga och kostsamma prov återstår innan den färdiga produkten är nådd. Om möjligheterna att få fram en mätare, som ej kan påverkas av åtgärder från fordonsägaren, är det för närvarande omöjligt att göra något uttalande. Styrelsen bedömer emellertid utsikterna därtill som mycket små. Det bör framhållas att fordonsägaren själv torde få små möjligheter att kontrollera apparatens funktion, eftersom den skall plomberas av polisen. Om det därför vid en olycka skulle visa sig att mätaren ej fungerat, synes fordonsägaren knappast kunna ställas till ansvar annat än vid uppenbara ingrepp i apparaten. Det synes därför ofrånkomligt att ett eventuellt åläggande att anskaffa sådana mätare måste kombineras med åtgärder för en fortlöpande kontroll över att mätarna fungerar — en mycket stor arbetsuppgift för polisen, eftersom det rör sig om ett fordonsantal om 1—1,5 miljon.

Kostnaderna för en registrerande hastighetsmätare av föreslagen typ är givetvis ytterst svåra att uppskatta så länge någon fabrikation ännu ej kommit i gång. Även om det skulle röra sig om en mycket omfattande tillverkning, kan dock priset knappast komma att understiga 100—200 kronor inklusive montering. Eftersom det för närvarande finns omkring 1 miljon bilar och 350 000 motorecyklar, skulle ett genomförande av förslaget komma att förorsaka utgifter av storleksordningen 100—300 miljoner kronor. Sådana utgifter kan enligt styrelsens uppfattning ej rimligen åläggas fordonsägarna på de lösa förutsättningar, som redovisats i motionerna.

Med utgångspunkt från det anförda avstyrker styrelsen förslaget att personbilar och motorecyklar skall förses med registrerande hastighetsmätare.

Utskottet

I föreliggande motion föreslås att i vägtrafikförordningen skall inrymmas bestämmelser om att samtliga bilar och motoreyklar efter en viss övergångstid skall vara utrustade med registrerande hastighetsmätare av typ, som ständigt registrerar hastigheten under de sista 200—300 meterna fordonet färdats. Såsom skäl för förslaget anföres dels att en sådan mätare skulle medge en effektiv kontroll av fordonets hastighet omedelbart före en inträffad olycka, dels att vetskapen om att hastigheten omedelbart före en inträffad olycka alltid kan objektivt kontrolleras kommer att verka dämpande på många omdömeslösa bilister. I motionen har angivits den tänkbara principen för en sådan mätare.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i avgivet remissutlåtande förklarat sig dela motionärens synpunkter angående värdet av att erhålla tillförlitliga uppgifter angående hastigheten hos de i en trafikolycka invecklade fordonen omedelbart före olyckan. Däremot har styrelsen sagt sig befara, att motionären överskattat den registrerande hastighetsmätarens preventiva betydelse för uppkomsten av trafikolyckor. Styrelsen har vidare framhållit, att förhoppningarna om den registrerande hastighetsmätaren kan infrias endast under förutsättning att man kan konstruera och tillhandahålla en apparat, som fyller mycket högt ställda anspråk på funktionsduglighet och icke medger otillbörliga ingrepp, som stör dess funktion och ger felaktiga värden. Enligt styrelsen är det ännu för tidigt att uttala sig huruvida det är möjligt att åstadkomma en praktiskt användbar mätare enligt den i motionen angivna principen. Vidare anser styrelsen, att det för närvarande icke går att göra något uttalande om möjligheterna att få fram en mätare som ej kan påverkas av åtgärder från fordonsägaren. Kostnaden för en hastighetsmätare av den föreslagna typen uppskattar styrelsen knappast kan komma att ligga under 100—200 kronor per styck inklusive montering. På grundval härav beräknar styrelsen med utgångspunkt från nuvarande fordonsbestånd kostnaderna för att genomföra förslaget till 100—300 miljoner kronor. Sådana utgifter kan enligt styrelsens uppfattning ej rimligen åläggas fordonsägarna på de förutsättningar, som redovisats i motionen, och styrelsen avstyrker därför det i motionen framlagda förslaget.

Utskottet finner för sin del, att en hastighetsmätare av den föreslagna typen skulle få en relativt begränsad betydelse ur ren trafiksäkerhetssynpunkt. Även om tekniska möjligheter skulle förefinnas att framställa en mätare av godtagbar konstruktion skulle — såvitt nu kan bedömas — kostnaderna för en sådan mätare bli så stora, att det med hänsyn till vad som står att vinna icke kan anses försvarligt att såsom en obligatorisk skyldighet ålägga fordonsägarna att förse sina fordon med dylik apparatur.

Under hänvisning till det ovan anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motion, nr I: B 67, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 juli 1958

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Axel E. Evensson, fru Carlqvist, herr Mannerskantz, fru Hamrin-Thorell, herrar Magnusson, Edström och Eric Carlsson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Carlsson i Bakeröd, fröken Sandell, herrar Lothigius, Sundelin, Carlsson i Göteborg* och Anderson i Sundsvall.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av fru *Hamrin-Thorell* samt herrar *Edström* och *Anderson* i Sundsvall, vilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

En väsentlig brist ur trafiksäkerhetssynpunkt i nuvarande lagstiftning är, att användningen av registrerande hastighetsmätare begränsats till de tyngsta fordonen. Ett av motiven härför är, att dessa på grund av större levande kraft, längre bromssträckor etc. utgör relativt stor risk i trafiken. Det ojämförligt största antalet trafikolycksfall inträffar emellertid med lättare motorfordon, särskilt personbilar.

Genom sammanblandning av olika motiv har de nu gällande lagbestämmelserna i detta avseende med hänsyn till olycksfallsprofylax och olycksfallsutredningar icke blivit helt tillfredsställande. Sålunda är varken den totala körtiden, hastigheten vid varje tidpunkt under färden eller den sammanlagda tillryggalagda vägsträckan som regel av avgörande betydelse vid olyckshändelser. Den i detta sammanhang ojämförligt viktigaste faktorn är fordonets hastighet under den senast tillryggalagda vägsträckan omedelbart före olyckshändelsen. För registrering av hastigheten under de senaste 100 å 300 meterna är den färdskrivare, som nu stadgas i lagen, ej särskilt lämpad.

Enligt utskottets mening bör därför de nuvarande bestämmelserna

ändras så att det gives möjlighet att utrusta de tunga motorfordonen med registrerande hastighetsmätare av annan typ än de nuvarande färdskrivarna, enklare och mer ändamålsenliga ur ren trafiksäkerhetssynpunkt samt billigare ur servicesynpunkt — sådana som för närvarande sedan flera år tillbaka användes på t.ex. Stockholms Spårvägars bussar — samt att registrerande hastighetsmätare görs obligatoriska för alla motorfordon (bilar och motorcyklar). Bestämmelserna bör icke träda i kraft förrän sådana registrerande hastighetsmätare blir tillgängliga i marknaden, vilka fyller rimliga krav på ändamålsenlighet, hållbarhet och lågt pris. Reformen bör även lämpligen så genomföras att bestämmelser utfärdas, att från visst datum alla nya bilar och motorcyklar skall vara utrustade med sådana registrerande hastighetsmätare, vilka kontrolleras genom typbesiktning, samt att samtidigt stadgas att från ett exempelvis fem år senare datum ej heller äldre motorfordon må användas utan sådana mätare. Kostnaden för den enskilde motorfordonsägaren blir därigenom i hög grad reducerad.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att riksdagen måtte i anledning av förevarande motion, nr I: B 67, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till ändring av de i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 intagna bestämmelserna rörande registrerande hastighetsmätare i enlighet med vad utskottet ovan anfört.