

## Nr 28

### *Utlåtande i anledning av motion om obligatorisk färdskrivare på motorfordon, m. m.*

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens första kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 994 av herr *Lindblad*.

I motionen hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning om dels obligatorisk färdskrivare på alla motorfordon, dels försök med omkörningsförbud för delar av vägnätet».

#### **Gällande bestämmelser**

I 3 § 6 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (VTF)* stadgas att på buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall om 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 vägsträckan (*färdskrivare*). Kungl. Maj:t har med stöd härav i *kungörelsen den 29 juni 1956 om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare* förordnat att buss av förutnämnt slag skall, om bussen framdrives annorledes än med elektrisk kraft och användes i annan trafik än linjetrafik, vara utrustad med färdskrivare. Vidare föreskrives att färdskrivare skall finnas på lastbil, vars maximilast överstiger 6 ton, samt på lastbil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 10 ton, om lastbilens totalvikt överstiger 7 ton. Undantag görs dock för fordon, som används inom brandväsendet. Enligt 6 § i *kungörelsen* skall närmare föreskrifter om färdskrivare meddelas av trafiksäkerhetsverket efter samråd med rikspolisstyrelsen och arbetarskyddsstyrelsen. *Trafiksäkerhetsverket* har den 14 oktober 1968 under åberopande av sistnämnda stadgande utfärdat föreskrifter i fråga om färdskrivare och medelst färdskrivare upptecknade diagram.

Bestämmelser om omkörning finns intagna i 47 § VTF. Däri stadgas bl. a. att det åligger fordonsförare vid omkörning av gående att dels lämna denne tid att vika åt sidan, dels låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen. Omkörning av annan vägtrafikant än gående skall ske till vänster. Omkörning av annat fordon får ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller på backkrön eller obevakat övergångsställe. Enligt 61 § 1 mom. g) VTF får beträffande viss allmän väg, gata eller annan plats erforderliga

föreskrifter meddelas, avseende särskilda åtgärder för reglering av trafiken, t. ex. omkörningsförbud. Sådan föreskrift meddelas av trafiknämnden. Omkörningsförbud markeras med förbudsmärke i enlighet med bestämmelser i kungörelsen den 27 januari 1966 om vägmärken m. m. Närmare föreskrifter om vägmärken meddelas av trafiksäkerhetsverket.

### Motionen

I motionen hänvisas till en början till det stora antalet dödade och skadade i trafiken och framhålles att skilda åtgärder kan bidra till att bringa ned antalet trafikolyckor. Motionären föreslår åtgärder i två hänseenden.

A. *Färdskrivare i varje motorfordon.* En apparat, som registrerar fart, acceleration och sträcka, är tekniskt inte svår att göra, framhåller motionären. Vill man ha en färdskrivare som görs i stort antal exemplar behöver styckepriset inte bli märkligt högt. Fördelarna med en färdskrivare är lätta att ange. En lastbil, som överträder en hastighetsbestämmelse, har beviset för försyndelsen med sig. Vid en olycka eller en poliskontroll behöver det inte bli diskussion om hur snabbt fordonet framförts. Ur rättssäkerhetssynpunkt måste det enligt motionärens mening vara en ofantlig fördel att slippa subjektiva utsagor från förare och vittnen. Vetskapen om att hastigheten kontinuerligt kontrolleras måste rimligen påverka förare till ökad följsamhet mot hastighetsregler. Det bör bli lättare att väsentligt öka antalet hastighetskontroller, särskilt i fråga om generella maxfarter, samtidigt som man får en automatisk registrering av alla hastigheter vid olyckor. Den stora vinsten ligger självfallet inte i fler fällande domar, det avgörande är att metoden — på samma sätt som när det gällde att införa färdskrivare på lastbilar — bidrar till ökad respekt inför lagen. Ju större respekten för hastighetsreglerna är, desto mer differentierade kan dessa göras.

B. *Försök med omkörningsförbud.* Svåra olyckor är ofta en följd av vansinniga omkörningar. Motionären anser sig därför kunna hävda den principen att omkörning skall få ske endast på vägsträckor, där trafikanterna genom skyltar eller annan markering gjorts uppmärksamma på att omkörning är att vänta. Nu anges i stället endast förbud mot omkörning.

För att pröva effekten av organiserad omkörning bör enligt motionärens mening en sträcka — t. ex. Stockholm—Gävle — förses med omkörningsförbud utom på angivna ställen. Längre sträcka än en mil utan omkörningsställe bör dock undvikas, varför investeringar blir nödvändiga. De mycket långsamma fordonen bör helst ha tätare möjligheter att stanna vid sidan av vägbanan för att släppa förbi övrig trafik. Helst bör traktorer, mycket långsamma bilförare och specialtransporter framföras på alternativa vägar med mer långtgående hastighetsbegränsning, något som är möjligt i områden där mer eller mindre parallella vägar finns. För mopeder och cyklar bör utarbetas särskilda regler som medger omkörning på flertalet sträckor.

### Utskottet

I motionen framhålles det stora antalet dödade och skadade i trafiken. Motionären föreslår två åtgärder, som enligt hans mening skulle kunna bidra till att bringa ned antalet trafikolyckor, nämligen *dels* införande av obligatorisk färdskrivare i varje motorfordon, *dels* försök med omkörningsförbud för delar av vägnätet.

*Obligatorisk färdskrivare.* Enligt 3 § 6 mom. vägtrafikförordningen skall, om Kungl. Maj:t så förordnar, färdskrivare finnas på buss, som är byggd för befordran av fler än 30 passagerare, samt på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton. Med stöd av denna bestämmelse har Kungl. Maj:t föreskrivit att färdskrivare skall finnas på angivet slag av buss med vissa undantag samt på vissa tyngre lastbilar och lastbilskombinationer.

Motionären menar att avsevärda fördelar skulle vinnas om färdskrivare gjordes obligatoriska på samtliga motorfordon. Vid utredning av trafikolyckor skulle man då ha tillgång till ett tillförlitligt bevis på den hastighet som ett i trafikolycka inblandat fordon framförts med. Vidare skulle vetskapen om att hastigheten kontinuerligt kontrolleras säkerligen påverka förarna till ökad efterlevnad av gällande hastighetsbestämmelser.

Genom att utrusta samtliga motorfordon med färdskrivare skulle, såsom motionären framhållit, vissa fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt kunna uppnås. Rättspraxis visar emellertid att nu i bruk varande färdskrivare är dåliga bevismedel framför allt på grund av bristande tillförlitlighet. En färdskrivare är också ett relativt dyrt instrument. Att utrusta samtliga motorfordon med färdskrivare skulle därför medföra högst avsevärda kostnader. Härtill kommer att färdskrivardiagrammen måste effektivt kontrolleras, om den föreslagna åtgärden skall få någon verklig mening. Detta skulle i sin tur innebära att en omfattande och kostsam kontrollorganisation måste tillskapas. Utskottet anser det därför för närvarande inte praktiskt möjligt att genomföra det av motionären framlagda förslaget. Det kan emellertid tänkas att den tekniska utvecklingen leder till att tillförlitliga och billiga färdskrivare kan framtas. Likaså kan ADB-tekniken så småningom möjliggöra en enkel och effektiv kontroll. Utskottet förutsätter att frågan följs med uppmärksamhet av de organ som handhar trafiksäkerhetsfrågor.

På grund av det anförda bör motionsyrkandet icke bifallas.

*Försök med omkörningsförbud.* I vägtrafikförordningen föreskrivs att omkörning av annat fordon ej får ske, där sikten är skynd och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva och ej heller strax före eller på backkrön eller obehäkat övergångsställe. För viss väg eller vägsträcka äger trafiknämnd meddela omkörningsförbud. Detta skall utmärkas med särskilt vägmärke.

Motionären påpekar att svåra olyckor ofta är en följd av »vansinniga» omkörningar. Enligt motionären borde omkörning därför få ske endast på

vägsträcka, där trafikanterna genom skyltar eller annan markering gjorts uppmärksamma på att omkörning är att vänta. För att pröva effekten av organiserad omkörning bör en vägsträcka, t. ex. Stockholm—Gävle, förses med omkörningsförbud utom på angivna ställen.

Utskottet delar motionärens uppfattning att svåra olyckor ofta har sin grund i felaktiga omkörningar. Kraftiga åtgärder bör därför sättas in för att förmå fordonsförarna att företa omkörningar med omsorg och omdöme. Det svenska vägnätet är emellertid icke så konstruerat att det medger en trafikreglering av det slag motionären förordat. Enligt utskottets mening skulle en sådan reglering i stället leda till trafiksvårigheter och därmed öka riskerna för trafikolyckor. Motionen bör därför icke heller i denna del bifallas.

Utskottet hemställer

att motionen I: 994 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 7 april 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s)\*, Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Knut Johansson (s), Ebbe Ohlsson (m), Nils-Eric Gustafsson (cp), Ernulf (fp) och Hansson (s)\*;

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), fröken Anderson (s), herrar Franzén i Träkumla (cp)\*, Åberg (fp), Olsson i Timrå (s) och Burenstam Linder (m).

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.