

Nr 41

Utlåtande i anledning av motioner om obligatorisk kontroll av hastighetsmätare å motorfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 803 i första kammaren av herr *Pettersson, Arne*, och fru *Ohlsson, Lilly*, och nr 916 i andra kammaren av herr *Henningsson* m. fl.

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att motorfordonens hastighetsmätare kontrolleras och protokollföres i samband med de årliga fordonsbesiktningarna».

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från rikspolisstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Aktiebolaget Svensk bilprovning och Motororganisationernas samarbetsdelegation.

Gällande bestämmelser

Enligt 3 § 1 mom. m) *vägrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* skall bil vara försedd med instrument på vilket föraren under färd kan avläsa bilens hastighet (hastighetsmätare). Kontroll av mätarens funktion utförs vid såväl registrerings- och typbesiktning (14 och 15 §§) som kontrollbesiktning (24 §).

Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (numera statens trafiksäkerhetsverk) utfärdade anvisningar får vid *registrerings- och typbesiktning* hastighetsmätarens felvisning uppgå till högst —10 % resp. + 12 % inom fartområdet 50—120 km/tim för att fordonet skall kunna godkännas.

Vid *kontrollbesiktning* gäller att felvisningen får uppgå till ± 20 % utan att detta föranleder anmärkning mot fordonet. Är felvisningen större än 20 % men högst 30 % skall protokollet över besiktningen förses med ett påpekande härom. Felvisning över 30 % medför föreläggande för fordonets ägare att avhjälpa felet och inställa fordonet för ny kontrollbesiktning. Motsvarande regler gäller för flygande inspektion.

Motionerna

Motionärerna påpekar inledningsvis att förändringar i vår trafiklagstiftning skapat behov av kontroll av detaljer som tidigare ansågs mindre betydelsefulla. En av

dessa förändringar sägs bestå däri att vi har att färdas i enlighet med för olika vägar fastställd hastighet. Förare av motorfordon har då att rätta sig efter den i fordonet inmonterade hastighetsmätaren. Huvuddelen av dessa mätare är enligt motionärerna inte rättvisande, inte ens i fabriksnya bilar. Felvisningarna kan vara såväl för höga som för låga. I regel stiger felvisningen kontinuerligt vid högre hastighet och förorsakar icke önskvärda trafiksvårigheter. Motionärerna anser att om det t. ex. uppstår en besvärande köbildning på en väg detta ofta beror på att den bil, som ligger först i raden av bilar, har en mätare som visar högre hastighet än bilen framförs med. En bil, som hinner upp bilen i fråga, har kanske samma slag av mätare eller litat inte till sin egen mätare och blir därför kvar efter denna utan att köra om. På detta sätt kan det enligt motionärerna uppstå långa rader av fordon, som på en väg, som markerats för 90 km, bildar en kilometerlång kö, som kanske endast färdas med 75 à 80 km per timme. Långt nere i kön finns kanske någon, som har en kontrollerad mätare och som blir irriterad av den låga farten. Omkörning av en sådan kö är emellertid nästan omöjlig. I varje fall är den förenad med betydande risker. Om en utbrytning likväl sker, såsom ofta är fallet, kommer den att förorsaka irritation bland de omkörda, därför att dessa tror sig bli omkörda under det att de håller lagstadgad hastighet. Med sådan stämning på vägen är trafik-säkerheten inte stor, framhåller motionärerna.

Mot bakgrund av det anförda anser motionärerna att det är önskvärt att våra fordon i samband med den årliga besiktningen också fick hastighetsmätarna kontrollerade och protokollförda. Önskemålet avser inte justering av mätarna. Man kan enligt motionärerna använda en stationär apparatur, som anger fordonets verkliga hastighet vilken då jämförs med vad fordonets mätare visar. Resultatet kunde redovisas på två rader i besiktningssuppgiften på sätt som framgår av följande exempel.

Vid verklig hastighet av	50	60	70	80	90	100	110	120	130	km/tim
visar fordonets mätare	56	68	79	91	102	114	125	136	148	» .

Remissyttrandena

Aktiebolaget Svensk bilprovning förklarar att lämplig utrustning för närvarande inte finns att tillgå för sådan kontroll av hastighetsmätare som motionärerna tänkt sig. *Statens trafiksäkerhetsverk* påpekar att den föreslagna kalibreringen av hastighetsmätarna skulle ta avsevärd tid i anspråk samt anför att avgiften för kontrollbesiktning skulle få lov att höjas i sådan utsträckning att den enligt verkets mening inte står i rimlig proportion till kontrollåtgärdens ringa värde från trafiksäkerhets-synpunkt. *Rikspolisstyrelsen* anser att det för närvarande inte föreligger behov av att utvidga kontrollen av hastighetsmätare på det sätt motionärerna föreslagit. *Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD)* avstyrker förslaget.

Aktiebolaget Svensk bilprovning anför att den praktiska kontrollen av hastighetsmätaren vid registrerings- och kontrollbesiktning sker vid körning på väg. Bolaget har i anslutning till sina bilprovningstationer särskilda kontrollsträckor för denna

kontroll. Fordonet köres därvid längs den kända vägsträckan med konstant hastighet och tiden noteras med hjälp av stoppur. I praktiken utföres vid kontrollbesiktning särskild kontroll av felvisningen endast när det är uppenbart att denna överstiger 20 procent. Hos såväl nya som äldre fordon brukar felvisningen endast i undantagsfall vara mer än 20 procent. Vanligen har hastighetsmätarna plustolerans, d. v. s. den verkliga farten är lägre än vad mätaren visar. Detta är fallet bl. a. beträffande tysktillverkade bilar, vilket sammanhänger med att de tyska bestämmelserna föreskriver att felvisningen vid hastigheter över 20 km/tim skall ligga på plussidan.

En kontroll av hastighetsmätarens hela fartområde måste av bl. a. praktiska skäl utföras *under stationära förhållanden*. Bolaget förfogar för närvarande inte över lämplig utrustning för sådan kontroll. Om man vill ha helt rättvisande mätresultat torde kraven på mätutrustningen få ställas ganska höga. Någon enkel mätapparat som är lämpad för användning vid löpande fordonskontroll torde inte finnas att tillgå i marknaden. Vid bilprovningsstationen i Vällingby har bolaget installerat en chassidynamometer av typ Clayton, vilken bl. a. kan användas för kontroll av hastighetsmätarens felvisning. Detta instrument är emellertid dyrbart och kan därför komma i fråga endast i mycket begränsad utsträckning. Anskaffningskostnaden uppgår till ca 30 000 kr.

En kontroll av felvisningen hos hastighetsmätare på sätt motionärerna synes ha tänkt sig förutsätter enligt bolaget även att avläsning av mätaren kan göras med stor noggrannhet. Ofta har skalorna på mätarna en mycket grov indelning, som omöjliggör att med någon större exakthet avgöra det aktuella kilometertalet. Härtill kommer att mätarna ibland har en konstruktion som medför att själva visaren pendlar kring kilometerangivelsen i stället för att ange denna mer eller mindre exakt.

Bolaget påpekar vidare att felvisningen hos en hastighetsmätare ofta sammanhänger med dess konstruktion men att den även kan ha andra orsaker. Storleken av felvisningen beror på flera faktorer, vilka ofta inte är konstanta. Fordonets belastning samt lufttrycket och förslitningen hos däcken påverkar sålunda felvisningen i varierande grad. Som exempel på vad förslitningsgraden hos däcken betyder nämner bolaget att man vid kontroll av färdskrivare medger en tolerans av + 2 km för nedslitna däck.

Enligt bolagets mening är stationär kontroll av hastighetsmätare ur flera synpunkter att föredra framför nu tillämpat förfarande. Bristen på lämplig kontrollapparat har hittills uteslutit en sådan lösning. Sådan apparatur är helt nödvändig för att det skall vara praktiskt möjligt att utföra kontroll inom hela eller större delen av en hastighetsmätarens fartområde. Att verkställa sådan kontroll på väg skulle vara alltför tidsödande och även förenat med vissa risker från trafiksäkerhetssynpunkt, framhåller bolaget.

Bolaget anför avslutningsvis att det bedriver ett visst utvecklingsarbete, som även innefattar utveckling och modifiering av utrustning för bolagets verksamhet. Inom ramen för detta arbete avser bolaget att söka få fram mätutrustning, som kan användas även för kontroll av hastighetsmätare. Vid rimliga krav på mät-noggrannhet bör de tekniska problemen enligt bolagets bedömning vara relativt

begränsade. Speciella svårigheter kan dock uppkomma om man vill kontrollera felvisningen även i det högre fartregistret. Med hänsyn till svårigheten att avgöra omfattningen av vissa pågående projekt inom bolaget är det inte möjligt att nu ange någon tidpunkt då lämplig utrustning kan finnas att tillgå.

Också *trafiksäkerhetsverket* framhåller att felvisningen hos bilar hastighetsmätare beror på flera samverkande faktorer. Den typ av instrument som i regel används i bilar säges ej kunna serietillverkas med större mätnoggrannhet än 4 procent av visad hastighet vid måttliga hastigheter. Vid låga hastigheter är felvisningen större. En annan bidragande faktor är variationer i däckens dimensioner bl. a. beroende på förslitningsgraden. Feltoleransen bör därför inte sättas snävare än ca 10 procent av visad hastighet.

Verket upplyser vidare om att det i de flesta länder finns regler för vad som får tillåtas beträffande hastighetsmätarnas missvisning. Två tongivande betraktelsesätt kan särskiljas. I bl. a. Tyskland gäller att felvisningen vid hastigheter över 50 km/tim får uppgå till högst 7 procent av instrumentets skaländvärde. Hela felvisningen skall ligga på plussidan d. v. s. mätaren får inte visa lägre hastighet än den verkliga. Föreskriften innebär att om hastighetsmätaren är graderad upp till 200 km/tim felvisningen får uppgå till + 14 km/tim vid hastigheter över 50 km/tim. I Sverige liksom i bl. a. England får felvisningen uppgå till maximalt \pm 10 procent av visad hastighet inom hastighetsområdet 50 till 120 km/tim. Kontroll av att bestämmelserna uppfylles sker vid typbesiktning.

Verket framhåller att om tillverkare av bilar och hastighetsmätare endast behövde taga hänsyn till endera betraktelsesättet skulle relativt små felvisningar behöva förekomma. Tillverkarnas strävan att täcka största möjliga marknad och det därav framtvingade kravet att hastighetsmätarna skall uppfylla både de tyska och brittiska bestämmelserna medför att så gott som samtliga hastighetsmätare i nya bilar visar högre hastigheter än de verkliga.

Även om det vore önskvärt att nedbringa felvisningen hos hastighetsmätarna till en lägre genomsnittsnivå än den nuvarande, anser trafiksäkerhetsverket inte att saken har sådan betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt att en skärpning av de nuvarande bestämmelserna vid kontrollbesiktning och flygande inspektion kan anses motiverad.

Avslutningsvis erinrar trafiksäkerhetsverket om att motionärernas förslag innebär att vid kontrollbesiktning hastighetsmätarna på samtliga bilar skall kalibreras över större delen av hastighetsregistret och resultatet redovisas i besiktningsprotokollet. För att detta skulle kunna ske, skulle på varje besiktningsstation erfordras tillräckligt många anordningar av typen »rullande landsväg» för att varje bil skulle kunna provköras i hastighetssteg från 50 km/tim upp till högst 130 km/tim. Frånsett att detta skulle ta avsevärd tid i anspråk skulle avgiften för kontrollbesiktning få lov att höjas i sådan utsträckning som enligt verkets mening inte står i rimlig proportion till kontrollåtgärdens ringa värde från trafiksäkerhetssynpunkt.

I motionerna påstås att omkörningar och irritationer uppstår i trafiken, bl. a. till följd av att ett flertal motorfordon framförs med lägre hastighet än vad som

är tillåtet beroende på att hastighetsmätaren visar för hög hastighet. *Rikspolisstyrelsen* framhåller att detta påstående inte överensstämmer med de erfarenheter som polisens trafikövervakning ger. Enligt polisens erfarenhet är orsaken till att fordonsförare framför sina fordon med olika hastighet snarare den, att förarna vid bedömningen av vilken hastighet som är lämplig med hänsyn till omständigheterna — t. ex. egna förmågan, väderleken, vägens beskaffenhet och trafikintensiteten — kommer till olika resultat. För närvarande föreligger alltså enligt rikspolisstyrelsens uppfattning inte behov av att utvidga kontrollen av motorfordons hastighetsmätare på sätt motionärerna föreslagit.

Också *MSD* ställer sig tveksam till att felvisande hastighetsmätare är en avgörande och frekvent orsak till att köbildning av det slag motionärerna beskriver uppkommer och skapar olyckstillbud. *MSD* framhåller att olika trafikanter har olika rytm och temperament i sin körning. Några föredrar av något skäl en lägre hastighet än den tillåtna. Andra vill komma fram så snabbt som möjligt och utnyttjar alla tillfällen till omkörningar. *MSD* anser det knappast troligt att den av motionärerna påtalade irritationen — i den mån den förekommer — försvinner eller reduceras om den föreslagna kontrollen skulle införas i samband med fordonsbesiktningen.

MSD erinrar om att till en förarens skyldigheter hör att anpassa farten till rådande omständigheter. Bl. a. skall han — enligt *VTF* 47 § — sakta farten när en bakomvarande vill köra om, detta oavsett vilka hastigheter det omkörda och omkörande fordonet håller. Trafiksäkerheten torde vinna på ökad propaganda för god hastighetsanpassning och mot en fastlåsning vid den tillåtna hastighetsgränsen, framhåller *MSD*.

MSD framhåller vidare att det också förekommer missvisande hastighetsmätare i fabriksnya bilar, vilka f. n. inte förrän efter ca tre år underkastas kontrollbesiktning. Tänkbart är enligt *MSD* att ett schema visande hastighetsmätarens tillförlitlighet upprättas i samband med typbesiktning och medföljer bilens handlingar. Värdet härav begränsas emellertid av att mätare även i samma serie kan visa individuella olikheter och att nya variationer av mekaniska skäl efter hand kan uppstå. Också *MSD* påpekar att mätarens utslag varierar med däckens förslitningsgrad samt vid ändring av däcktypen. Vid byte från sommar- till vinterdäck torde skillnader på ca 5 procent vara vanliga. Vidare ger flertalet förekommande mätarkonstruktioner, t. ex. de med diagonala färgfält, endast en relativt grov anvisning om hastigheten. En absolut exakthet torde vara svår att åstadkomma, anser *MSD*. *MSD* erinrar också om att Aktiebolaget Svensk bilprovningens samtliga anläggningar som regel inte är utrustade med sådan mätapparatur som erfordras för den ifrågasatta obligatoriska kontrollen. *MSD* framhåller härjämte att en obligatorisk kontroll och protokollskrivning av den typ motionärerna föreslår även torde bli tämligen tidskrävande och fordra förstärkning av bilprovningens personella resurser; därav följer också kostnadsökningar.

MSD framhåller slutligen att grövre fel på mätarutrustningen, t. ex. pendling eller uppenbar felvisning, redan nu skall uppmärksammas vid kontrollbesiktning

och föranleda anmärkning. Eftersom överträdelse av hastighetsbestämmelse är straffbelagd, anser MSD det emellertid angeläget, att fordonsägare beredes möjlighet att frivilligt kontrollera mätarens tillförlitlighet. Sådan erbjuds nu vid några av motororganisationernas anstalter samt vissa bilverkstäder. Det vore också enligt MSD:s åsikt fördelaktigt att Svensk bilprovning kan erbjuda möjlighet till frivillig mätarkontroll. På något håll i landet finns uppmätta körsträckor, men för den som är ovan vid tidtagning ger provning där inte någon större precision och kan dessutom medföra trafikrisk.

Utskottet

Vid den årliga kontrollbesiktningen av motorfordon liksom vid s. k. flygande inspektion får enligt gällande bestämmelser felvisningen på fordonets hastighetsmätare uppgå till ± 20 procent utan att detta föranleder anmärkning mot fordonet. Är felvisningen större än 20 procent men högst 30 procent skall protokollet över besiktningen förses med ett påpekande härom. Felvisning över 30 procent medför föreläggande för fordonets ägare att avhjälpa felet och inställa fordonet för ny kontrollbesiktning.

I motionerna sägs att köbildning och därav betingade farliga omkörningssituationer uppstår i trafiken, bl. a. till följd av att åtskilliga motorfordon framkørs med lägre hastighet än vad som är tillåtet beroende på att hastighetsmätaren visar för hög hastighet. Motionärerna anser det därför önskvärt att hastighetsmätarna vid den årliga fordonsbesiktningen kontrolleras över en större del av hastighetsregistret och att resultatet redovisas i besiktningsprotokollet. Motionärerna yrkar att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om bestämmelser i enlighet med det anförda.

Utskottet är i likhet med trafiksäkerhetsverket och Motororganisationernas arbetsdelegation tveksamt om den föreslagna kontrollåtgärden, som otvivelaktigt skulle föranleda höjda besiktningskostnader, har något större värde från trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan nämligen ifrågasättas om felvisande hastighetsmätare är en vanlig orsak till köbildning. Såsom rikspolisstyrelsen framhållit torde orsaken till att fordonsförare framför sina fordon med olika hastigheter snarare vara den, att förarna vid bedömningen av vilken hastighet som är lämplig med hänsyn till omständigheterna kommer till olika resultat. Det kan således för närvarande inte anses föreligga något behov av att utvidga kontrollen av hastighetsmätare enligt motionärernas förslag.

Av remissvaret från Aktiebolaget Svensk bilprovning framgår att sådan kontroll av hastighetsmätare som motionärerna åsyftar av praktiska skäl måste utföras under stationära förhållanden. Emellertid finns för närvarande inte för ändamålet lämplig utrustning att tillgå. Man har dock anledning förvänta att det framdeles skall bli möjligt att kontrollera hastighetsmätarna på det sätt motionärerna tänkt sig, låt vara att kraven på exakthet inte synes kunna ställas alltför högt, bl. a. med hänsyn till svårigheterna att utföra hastighetsmätarna så att de exakt utvisar det aktuella kilometertalet.

På grund av det anförda hemställer utskottet
att motionerna I:803 och II:916 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 maj 1969

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), Nils-Eric Gustafsson (cp), Erik Jansson (s), fröken Ranmark (s), och herr Svenungsson (m);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Hedin (m), Hammarberg (s), Åberg (fp)*, Johnsson i Blentarp (s), Sörenson (s) och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.