

Motion

1977/78: 1915

av Wiggo Komstedt och Sven-Olov Träff

med anledning av propositionen 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m.

Propositionen 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. innehåller bl. a. förslag angående lagstiftning om lastindikatorer på tyngre fordon.

Enligt vår uppfattning bör den frågan utredas ytterligare innan förslag framläggs. Skälen till detta är följande:

Erfarenheterna av hittills gjorda försök på lastbilar visar att de lastindikatorer som finns på marknaden inte har nått fullgod tillförlitlighet. Felmarginalen är hela $\pm 7\%$. Fältproven, som nu pågått i 1,5 år, visar att det är svårt att uppnå en tillfredsställande nivå på hela indikatorsystemet. Flertalet indikatorer som testats under denna tid har behövt åtgärdas på ett eller annat sätt. I de flesta fall har det gällt att byta ut givare eller kablarna i systemet.

När det gäller lastindikator på släpvagnar är problemen ännu större. Praktiska försök har gjorts endast med ett fåtal släpvagnar. För närvarande är erfarenheterna mycket små.

Det är vidare t. ex. oklart om man kan få lastindikatorn att visa rätt resultat om släpvagnen skiftas mellan olika dragbilar. Att låsa en släpvagn till en viss bestämd lastbil innebär en mycket allvarlig nackdel, eftersom det i praktiken är vanligt med byten av släp. Problemen ökar om släpvagnarna har indikatorer av olika fabrikat.

De existerande lastindikatorerna är som framgår knappast att betrakta som tekniskt fullgångna, och risken är att de snart är omoderna. (Den tekniska utvecklingen går snabbt. En talande jämförelse är de till växellådan vajerförbundna kilometerräknarna för dieselfordon. Räknanen är beroende av det motsvarande hastighetsmätarmontaget. Nu kommer emellertid elektronhastighetsmätare att införas utan att motsvarande kilometermätarteknik uppbringats vad gäller mätning för fiskalt ändamål.)

Den föreslagna lagstiftningen skulle omfatta ca 3 000 lastbilar per år och 1 800 släp- och påhängsvagnar per år. Ungefär hälften av dessa fordon transporterar gods med viktuppgifter eller har lastbegränsning i sin konstruktion, t. ex. tank- och bulkfordon, eller är dragfordon eller specialfordon. Sådana fordon har till följd av typ av transport eller påbyggnad inte något behov av lastindikator. Till detta kommer att många av de fordon som transporterar massgods har tillgång till vägstation vid lastplatsen eller erhåller viktuppgifter genom våg inbyggd i lastapparat.

Det senare gäller t. ex. ofta skogsbilarna. Det skall vidare särskilt nämnas att gruskörning numera endast sker från så stora grustag att de vanligtvis har våganläggning.

Kostnaden för en fabriksmonterad och kalibrerad lastindikator är i dagens penningvärde ca 10 000 kr. per lastbil och ca 6 000 kr. per släpvagn. Om tidigare nämnda 3 000 lastbilar och 1 800 släpvagnar skulle omfattas av lagstiftning skulle den årliga kostnaden bli omkring 40 milj. kr. Till detta kommer underhållskostnaden.

För kalibrering och underhåll av lastindikatorer skulle ett stort antal stationer krävas, eftersom nätet måste vara rikstäckande. Det är oklart vem som skulle svara för detta. Oavsett vem, kan enbart investeringskostnaden för vågar och belastningsutrustning vid *en* anläggning uppskattas till 100 000 å 200 000 kr. Ätminstone varje bilprovvningsanstalt — det finns 160 stycken i Sverige — borde i den mån propositionen i berörda avseende förverkligas förses med var sin apparat. Det skulle medföra en investeringskostnad på mellan 15 och 30 milj. kr. En kalibrering av lastindikatorn är tidskrävande. Denna operation skulle för fordonsägaren medföra stora kostnader i form av avställning och verkstadstid omfattande en hel arbetsdag vid varje kalibrering.

Till oklarheterna hör vidare juridiska spörsmål rörande ansvar för kalibreringens riktighet, lastindikatorns status vid tvist angående lastvikt samt vid tvist mellan förare och fordonsägare.

Ett ytterligare argument mot lagfäst införande av lastindikatorer är att de nu höga överlastavgifterna i kombination med den relativt effektiva övervakningen medfört att överträdelserna är fåtaliga.

Med stöd av det ovan anförda hemställs

att riksdagen med bifall i övrigt till propositionen 1977/78: 137 hos regeringen begär ytterligare utredning om frågan om lagstiftning om lastindikatorer på tyngre fordon.

Stockholm den 17 april 1978

WIGGO KOMSTEDT (m)

SVEN-OLOV TRÄFF (m)