

23.7.2001

2409/4/99

**Den avgörande: Biträdande justitieombudsman Jaakko Jonkka**

**Föredragande: Justitieombudsmannasekreterare Pekka Päivänsalo**

## **POLISENS FÖRFARANDE VID ANVÄNDNINGEN AV HASTIGHETS RADARN KUSTOM HR 12 FÖR HASTIGHETSÖVERVAKNING**

### **1 KLAGOMÅL**

A kritiserar i sitt 8.11.1999 daterade klagomål till riksdagens justitieombudsman polisens förfarande vid användningen av hastighetsradarn Kustom HR 12 (nedan radarn) för sin hastighetsövervakning.

A anser att från radarns mätresultat innan en eventuell påföljd bestäms borde dras av den av tillverkaren uppgivna feltoleransen. A understryker att feltoleransen har en speciellt stor betydelse då det i gränsfall är fråga om att välja mellan ordningsbot respektive dagsböter som baseras på del bötfälldes inkomster och förmögenhet.

I sitt klagomål påtalar A också vissa andra rättsskyddsproblem som enligt hans åsikt sammanhänger med användningen av radarn. A anser att radarn är opålitlig då flera bilar samtidigt befinner sig inom mätningområdet. Han anser att det är möjligt att radarn i en sådan situation visar någon annan än den avsedda bilens hastighet. A anser det också vara problematiskt att det inte i efterhand går att kontrollera om hastighetsmätningen gällt just det fordon vars förare får en straffpåföljd.

### **2 UTREDNING**

Överkommissarie B har inkommit med en utredning och inrikesministeriets polisavdelning har gett ett utlåtande. Dessa bifogas beslutet. Ärendets föredragande har i samband med biträdande justitieombudsmannens inspektion av polisskolan 14.5.2001 bekantat sig med de radaranordningar som polisen använder vid sin trafikövervakning samt med den utbildning i användningen av dessa som ges poliserna. Dessutom har överingenjör vid inrikesministeriets polisavdelning gett en utredning per telefon.

### **3 AVGÖRANDE**

#### **3.1 Ställningstagande**

## **Hastighetsradarns feltolerans**

Enligt tillverkarens broschyr, som bifogats klagomålet, är den ifrågavarande radarns feltolerans +/- 1 mph vid stationär mätning och +/- 2 mph vid mobil mätning.

Enbart med ledning av tillverkarens broschyr kan man enligt min mening inte dra den slutsatsen att polisen förfar felaktigt när den påför straff utgående från radarns okorrigerade mätresultat. Det är möjligt att tillverkaren "för säkerhets skull", t.ex. för att slippa eventuella skadeståndsrättegångar, uppger att radarns felmarginaler är större än de verkliga är.

Av överkommissarie B:s utredning framgår att radarn innan den togs i bruk av polisen undergick typbesiktning hos statens tekniska forskningscentral (nedan VTT). Typbesiktningen utfördes enligt ett särskilt testprogram. Utöver typgodkännandet och den besiktning som varje anordning genomgår innan den tas i bruk, årsbesiktigas varje trafikradar. Enligt alla besiktningar som VTT gjort visar radaranordningarna antingen exakt rätt hastighet eller en något lägre hastighet än den verkliga fordonshastigheten.

I inrikesministeriets polisavdelnings utlåtande anförs: "Provning av anordnings mättingsnoggrannhet samt dess andra tekniska egenskaper utförd av en extern, självständig och opartisk forskningsanstalt med genomgripande fackkunskap ger bättre grunder för bedömning om någon subtraktion från det av instrumentet visat mätningvärde bör göras eller inte än uppgift som ingår i en broschyr utgiven av ett kommersiellt företag, även om detta företag samtidigt är tillverkaren av ifrågavarande anordning".

Jag förenar mig om det som anförs i utlåtandet.

Med stöd av utredningen föreligger det inga rättsskyddsproblem vad gäller mätresultaten vid polisens användning av hastighetsradar för trafikövervakningen.

## **Utbildningen i radaranvändning samt anvisningarna**

Även om hastighetsradarn ger i sig tillförlitliga mätresultat finns det enligt vad som utretts vissa riskfaktorer i samband med dess användning. T.ex. den s.k. vinkelfaktorn kan (i samverkan med andra omständigheter) påverka mätresultatet. Med vinkelfaktorn avses sådana uppenbarligen vanliga situationer där mätningen inte sker mot en bil som i rät linje närmar sig radarn eller avlägsnar från den, utan från sidan. Därigenom uppstår det en viss vinkel mellan bilens färdriktning och radarn. En riskfaktor föreligger också i sådana situationer där det inom mätningområdet finns flera (olika stora) bilar.

Enligt utredningen kan sådana situationer emellertid identifieras och riskerna elimineras genom professionell användning av radarn. Här aktualiseras emellertid frågan om den utbildning som poliserna ges i användningen av radarn samt om de anvisningar som de får.

Enligt överkommissarie B:s utredning ordnades innan radarn togs i bruk 1987 utbildning om dess användning på olika håll i landet. Utbildningen bestod av en teoridel och av praktiska övningar. Först efter utbildningen togs radarn i bruk. Med radarn följde tillverkarens bruksanvisning (översatt till finska). Enligt utredningen "brukar radaranordningarna numera

vara placerade i vissa patrullbilar. De som har fått utbildning i radaranvändningen fungerar sålunda som utbildare för sina arbetskamrater”.

Utredningen visar enligt min mening att utbildningen och instruktionerna inte kan anses vara bristfälliga. Jag uppmärksammar emellertid inrikesministeriets polisavdelning på vikten av att det ordnas kontinuerlig utbildning och praktisk handledning också på annat sätt än genom arbetskamraterna.

### **Kontroll av mätresultat**

Från bilisternas synpunkt vore det naturligtvis bra om man efteråt kunde kontrollera att mätningen har avsett just det fordon vars förare påförs straffet. Den omständigheten att det med den ifrågavarande radarn inte är tekniskt möjligt att kontrollera detta kan enligt min mening emellertid inte anses vara ett så stort rättssäkerhetsproblem att det av denna anledning borde vara förbjudet att använda radaranordningar för hastighetsövervakning. Oavsett användningen olika tekniska hjälpmedel bygger trafikövervakningen och bevisningen i samband med de brott som uppdagas i samband därmed, liksom i många andra sammanhang i stor utsträckning på de iakttagelser som poliserna gör. Dessa iakttagelsers tillförlitlighet kan vid behov bedömas vid oberoende domstolar.

### **3.2**

#### **Slutsatser**

Jag meddelar inrikesministeriets polisavdelning min ovan framgående uppfattning om betydelsen av utbildning i användning av hastighetsradarn Kustom HR 12. I detta syfte sänder jag en kopia av mitt beslut till polisavdelningen för kännedom.

Klagomålet har inte föranlett några andra åtgärder från min sida.

Bilagorna till klagoskrivelsen returneras härmed.