

Nr 170

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 5 november 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändring i straffbestämmelserna för överlast på fordon. Enligt förslaget skall fordonsägaren straffas, när han inte visar att han gjort vad som ankommer på honom för att förekomma förseelsen. Föraren skall straffas om han kände eller bort känna till att fordonet var för tungt lastat. Även medverkan till att fordon förs med överlast skall kunna bestraffas.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen
den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

67 §.

Med dagsböter ----- 4 mom.

Med böter, ----- 3 mom.

Förseelse mot ----- trehundra kronor.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall *föraren* straffas med dagsböter, och vare även *ägaren* förfallen till sådant straff, *då omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja.*

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall *ägaren* straffas med dagsböter, *om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.* Även *föraren* är förfallen till sådant straff, *om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande.*

För medverkan till gärning som avses i fjärde stycket dömes till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

68 §.

Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

Bryter någon *i annat fall än som sägs i andra stycket* mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

Rör bestämmelsen fordons axeltryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § fjärde och femte styckena motsvarande tillämpning.

För någon ----- med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1966.

¹ Senaste lydelse av 67 § se 1961: 297.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 5 november 1965.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen* och anför.

Inledning

Inom vägtrafiken har övergång till tyngre fordon i förening med under senare år genomförda höjningar av högsta tillåtna axel- och boggitryck medfört avsevärt ökad belastning av vägar och broar. Förändringarna är väsentligen transportekonomiskt motiverade men har för vägarna och särskilt för brobeståndet medfört att tidigare marginaler mellan tillåten belastning och bärighet har minskat. Överlastning av fordon är därför såväl från allmän trafiksäkerhetssynpunkt som med hänsyn till vägars och broars bestånd numera väsentligt farligare än tidigare. Denna utveckling har aktualiserat frågan om effektivare åtgärder för att förebygga överlastning av fordon. Svenska transportarbetareförbundet har bl. a. i skrivelse den 21 maj 1965 hemställt om åtgärder syftande till att ansvar för brott mot gällande bestämmelser om lastning av fordon i första hand drabbar den som beordrat eller utfört lastningen.

Med anledning härav har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria (stencilerad) med vissa förslag i ämnet.

Över innehållet i promemorian har efter remiss yttrande avgetts av justitiekanslersämbetet (JK), riksåklagarämbetet (RÅ), hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, rikspolisstyrelsen, utredningen rörande specialstraffrätten, trafikmålskommittén, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges polismästare, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska transportarbetareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Nationalföreningen för Tra-

fiksäkerhetens Främjande (NTF). RÅ har bifogat yttranden från tre länsåklagare och statens biltrafiknämnd yttranden från arbetsgivareförbund och företag inom godstrafikrörelsen.

Gällande bestämmelser

I 54 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF — ges förbud mot att föra motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonets axeltryck eller bruttovikt överstiger vissa angivna värden.

Enligt 57 § 1 mom. första stycket VTF får med motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte befordras last, vars vikt överstiger den maximilast som fastställts för fordonet.

Vad som förstås med bruttovikt och maximilast framgår av 1 § 6 mom. VTF. Med axeltryck avses även den sammanlagda vikt som uppbärs av två på mindre inbördes avstånd än två meter belägna hjulaxlar (boggi).

Befordras last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom. straffas föraren enligt 67 § fjärde stycket med dagsböter. Sådant straff stadgas också för ägaren då omständigheterna gör sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja.

De i 54 § 1 mom. angivna viktsgränserna kan enligt 61 § 1 mom. sänkas eller höjas genom lokala trafikföreskrifter. För den som bryter mot sådan lokal trafikföreskrift stadgas dagsbotsstraff i 68 § utan att förares eller ägares ansvar särskilt nämns.

Polisman har enligt 57 § 1 mom. andra stycket under vissa förutsättningar befogenhet eller skyldighet att förbjuda fortsatt färd med fordon som framförs med överskridande av tillåtna värden för maximilast eller axeltryck.

När det gäller överlastning av fordon i yrkesmässig trafik blir även vissa bestämmelser i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. — YTF — aktuella.

I 5 § YTF föreskrivs att yrkesmässig trafik får bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd, vilket när det inte gäller linjetrafik för personbefordran skall innefatta föreskrift om det antal bilar och släpfordon som får användas i trafiken och om den största last eller det största antal personer som får befordras med varje fordon. Överträds en sådan föreskrift straffas den felande enligt 34 § 2 mom. YTF med dagsböter. Trafikutövare eller förare som fälls till ansvar för brott mot YTF:s bestämmelser riskerar också — som närmare framgår av 19 § och 27 § 5 mom. — att utfärdat trafiktillstånd resp. trafik kort återkallas. I anslutning härtil åläggs i 39 § biltrafiknämnden, länsstyrelser och polismyndigheter att göra framställning till vederbörande myndighet när anledning föreligger bl. a. till återkallelse eller indragning av trafik tillstånd eller trafik kort.

I fråga om de för fordonsägaren stadgade ansvarsbestämmelserna i såväl VTF som YTF gäller, att då fordonet tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning straffreglerna skall tillämpas på den eller dem som äger företräda samfundet eller inrättningen. Möjlighet föreligger emellertid att erhålla länsstyrelses godtagande av viss person som bärare av ägareansvaret. Bestämmelser i nu angivna hänseenden återfinns i 70 § 3 mom. VTF och 37 § 3 mom. YTF.

Varken VTF eller YTF innehåller någon bestämmelse om ansvar för det fall att annan än fordonets förare eller ägare medverkat till förseelse mot gällande lastningsregler.

Vissa tidigare förslag och uttalanden

En strängare regel om ägares ansvar för överlaster föreslogs på sin tid av 1944 års trafikförfattningssakkunniga i betänkandet med förslag till vägtrafikförordning m. m. (SOU 1948: 34) som låg till grund för nuvarande VTF. Bakgrunden härtill var att antalet förseelser av detta slag visat en påtaglig tendens till stegring med de vådor från trafiksäkerhets synpunkt detta innebar. Det uttalades också, att den ekonomiska vinsten av ett fordonets överlastning i regel tillföll fordonets ägare, varför denne kanske kunde frestas att påverka fordonets förare. Förslaget innebar, att för ägarens frihet från ansvar skulle krävas att omständigheterna skulle göra sannolikt att förseelsen skett utan hans vetskap och vilja. *Föredragande departementschefen* fann emellertid denna utformning av ansvarsregeln alltför sträng. Samtidigt uttalade sig departementschefen för en strängare bedömning av förseelser mot hjultrycks- och maximilastbestämmelserna än som dittills stundom syntes ha förekommit. (Prop. 1951: 30 s. 257, L²U 30, rskr 336).

1953 års trafiksäkerhetsutredning tog i sitt betänkande »Trafiksäkerhet», del I (SOU 1954: 38), också upp frågan om betydelsen från trafiksäkerhets synpunkt av att gällande regler mot överlastning efterlevs. Man konstaterade, att det nyss refererade departementschefsuttalandet om en strängare bedömning av förseelserna inte åstadkommit någon mer påtaglig förändring av domstolarnas och körkortmyndigheternas praxis. En skärpning av bedömningen såväl hos åklagare och domstolar som när det gällde myndigheternas åtgärder med avseende på trafiktillstånd och körkort fann utredningen nödvändig. Dessutom förordades en intensifierad polisövervakning. Utredningen övervägde tanken att införa frihetsstraff i straffskalan men föreslog ingen annan lagstiftningsåtgärd än att, som sedermera skett, bestämmelser skulle införas om rätt för polisman att hindra fortsatt färd med överlastat fordon.

I sitt betänkande »Arbetslid och arbetsinspektion för vägtrafiken» (SOU 1965: 48), avgivet den 30 juni 1965, redovisar *körtidsutredningen*, som enligt

sina direktiv haft att beakta behovet av ökad tillsyn över efterlevnaden av gällande bestämmelser om maximilaster m. m., resultatet av en enkät i ämnet. I fråga om ansvarsreglerna och påföljdspraxis framgår av de synpunkter som utvecklats i enkätsvaren, att enligt en utbredd uppfattning reaktionen mot överlastförseelser är för ringa. Förutom önskemål om en skärpning av de nuvarande påföljderna har i flera uttalanden vid enkäten anförts, att fordonsägarnas ansvar för överlastförseelser bör utvidgas. Körtidsutredningen inskränker sig för egen del till att förorda, att överlastkontrollen, liksom hittills, omhänderhas av polisen och framlägger inte något förslag i frågan.

Transportarbetareförbundets framställning

Förbundet anser de nu gällande bestämmelserna leda till att förarna i alltför stor utsträckning får bära hela ansvaret för brott mot lastningsregler, där arbetsgivaren-åkeriägaren är den reellt ansvarige. Överlaster är enligt förbundets mening ofta i betydligt högre grad ett ägarens än ett förarens intresse. Det förekommer därför inte sällan, att föraren handlar på direkt order av arbetsgivaren och att han riskerar sin anställning om han inte följer direktiven. Den gällande regeln om ägarens ansvar — som innebär att ägaren straffas om det görs sannolikt att förseelsen skett med hans vetskap och vilja — medför enligt förbundets erfarenheter sådana bevissvårigheter att ägarna går fria i alltför stor utsträckning och i de allra flesta fall inte ens åtalas. Förbundet åberopar bl. a. ett fall som på dess framställning hänskjutits till RÅ:s bedömande. Enligt framställningen hade där föraren fällits till ansvar men fordonsägaren ej åtalats trots att han skriftligen beordrat överlastning och tillsagt föraren, att åtlydnad av ordern var en förutsättning för fortsatt anställning. Förbundet hänvisar också till ett rättsfall, refererat i Svensk Juristtidning 1965 rf s. 4, där chauffören fälldes för överskridande av tillåtna boggitrycket, bruttovikten och maximilasten, medan fordonsägaren, som övervakat och beordrat lastningen, frikändes från ansvar.

Vidare har förbundet påtalat vissa särskilda förhållanden som utmärker den fjärrgående yrkesmässiga lastbilstrafiken, där lastning och lossning av gods i stor utsträckning utförs av särskild personal, s. k. lotsar. Dessa avlöser förarna vid bilarnas ankomst till terminalpunkterna medan förarna går till vila för att efter fullbordad lossning och lastning åter överta bilarna för fortsatt färd. Det synes förbundet stridande mot rättsmedvetandet, att förarna döms till straff för ett förfarande som de haft små eller inga möjligheter att kontrollera, eftersom uppgifterna i de s. k. frakthandlingarna ofta är bristfälliga. Det anføres också, att det kan inträffa att en lots fälls till ansvar för överlast trots att lastningen utförts på annan ort av annan lots eller av den ordinarie föraren.

Departementspromemorian

I promemorian konstateras till en början att enligt rapporter och uttalanden som i skilda sammanhang under senare tid getts till kommunikationsdepartementet förseelser mot gällande bestämmelser om största last och hjultryck för transportfordon alltjämt förekommer i en omfattning som inte kan tolereras från trafiksäkerhetssynpunkt. Förhållandet leder inte bara till att vägars och broars bestånd äventyras utan innebär också allvarlig påfrestning på fordonen. Transportarbetareförbundets framställning förtjänar övervägande inte bara från rättvisesynpunkt utan även därför att det måste anses vara av väsentlig betydelse för att överlast på fordon skall kunna motverkas, att straffrättslig påföljd drabbar den som har intresse av och kan bestämma om lastningen.

Vad gäller ansvarsfördelningen mellan förare och ägare upptar promemorian i huvudsak följande synpunkter.

De eventuella ackordsförtjänster en anställd lastbilsförare kan vinna genom överlast torde i regel vara oväsentliga i förhållande till det ekonomiska intresse bilägaren kan ha av att utnyttja fordonets lastkapacitet utöver vad som är tillåtet. Risker för bötesstraff är till följd av ansvarsreglernas utformning större för föraren. Bötesstraffet torde också för förarna framstå som mer kännbart än för ägarna. I fråga om förarnas körkort och i vissa fall trafik kort medför förseelser av detta slag en belastning som kan leda till att korten återkallas. Fordonsägaren riskerar, när det är fråga om yrkesmässig trafik, sitt trafik tillstånd men löper annars ingen motsvarande risk. När det gäller brott mot enbart VTF:s bestämmelser finns emellertid inga regler som garanterar att brotten kommer till tillståndsmyndigheternas kännedom.

Det ligger med hänsyn till det sagda nära till hands att anta, att initiativet till för stora fordonslast i många fall tas av fordonsägaren eller åtminstone att överlast sker med ägarens samtycke. I VTF uppställs visserligen inte krav på full bevisning om ägarens vetskap och vilja men dennes uppsåt måste i det enskilda fallet göras sannolikt för att ansvar skall kunna ådömas. I fråga om föraren är ansvarsregeln däremot utformad så att denne för att gå fri åtminstone torde ha att göra sannolikt att han handlat varken oaktsamt eller uppsåtligt. Det kan t. o. m. ifrågasättas, om inte domstolarna kan anse strikt ansvar böra tillämpas, eftersom författningen är av relativt sent datum och bestämmelsen inte uttryckligen uppställer krav på uppsåt eller oaktsamhet. Om transportarbetareförbundets uppfattning angående tillämpningen av ansvarsreglerna är riktig synes en ändring av lagstiftningen påkallad.

I och för sig förefaller det vara en naturlig princip, att den som framför ett fordon bör så långt hans kontrollmöjligheter sträcker sig bära ansvaret

för att fordonet i alla avseenden fyller de krav vägtrafiklagstiftningen uppställer. Denna princip är emellertid inte genomgående i VTF, som bl. a. i fråga om brukande av fordon med bristfällig utrustning i första hand ställer ägaren ansvarig och stadgar straff för föraren bara för det fall att denne haft vetskap om bristen. För ägarens ansvar gäller att denne går fri, om han kan visa att han iakttagit vad på honom ankommit för att hindra fordonets brukande. (65 § 2 och 3 mom. VTF).

En motsvarande konstruktion av ansvaret för fordonens behöriga lastning skulle uppenbarligen tillmötesgå förbundets önskemål. Den synes emellertid föra för långt i fråga om inskränkning i förarens straffbarhet. Det kan inte vara förenligt med önskemålet att nedbringa antalet förseelser mot lastningsbestämmelserna om en förare kan utföra lastningen utan tillbörlig omsorg men ändå gå fri från ansvar därför att han inte vetat, att den tillåtna lasten överskridits. När lastningen utförs av annan måste det vidare åligga föraren att göra den kontroll som med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall rimligen kan fordras av honom.

Efter mönster av 65 § 2 och 3 mom. VTF med viss modifikation när det gäller förarens ansvar föreslås i promemorian sådan ändrad lydelse av 67 § fjärde stycket VTF att, om last befordras med fordon i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom. VTF, ägaren skall straffas med dagsböter, när han ej visar, att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen, och föraren vara förfallen till sådant straff, om han känt till eller bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande.

Det tilläggs att frågan huruvida och på vilket sätt en kontroll från förarens sida bort ske får bedömas från praktiska synpunkter från fall till fall. Kontroll genom avlastning eller andra sådana vittgående åtgärder kan enligt promemorian givetvis inte normalt anses erforderligt.

Promemorian behandlar vidare frågan om straffbarhet för medverkan av annan än ägare och förare vid förseelser som här angetts. Huruvida de allmänna regler om straff för medverkan till brott vilka numera upptagits i brottsbalken kan anses tillämpliga på detta område av specialstraffrätten synes inte vara helt klarlagt i praxis. Med utgångspunkt från den ingående redogörelse och de överväganden i frågan som redovisas i brottsbalkens förarbeten (NJA II 1962 s. 33) förutsätts emellertid för de fortsatta resonemangen, att brottsbalkens regler inte kan tillämpas analogt på de aktuella fallen och att f. n. alltså endast den kan straffas för åsidosättande av lastningsbestämmelserna som fyller bestämmelsernas krav på gärningsmannaskap, dvs. såvitt rör ägaren under den särskilda förutsättning som anges i 67 § fjärde stycket VTF.

Förbundets framställning tar i denna del närmast sikte på speditionsföretagen och de s. k. lotsar som arbetar för dessa företags räkning. Fastän dessa företags ställning i förhållande till bilföraren och deras möjligheter att på-

verka denne inte är desamma som bilägaren-arbetsgivarens, torde enligt promemorian deras ekonomiska intresse av att fordonen tar så stor last som möjligt många gånger inte vara mindre än ägarens.

I promemorian erinras om att de tillstånd till transportförmedling som statens biltrafiknämnd meddelar innehåller förbud för tillståndshavaren att ombesörja befordran av gods på sådant sätt att den största last som må befordras med det för transporten begagnade fordonet överskrids. I den mån medverkan till överlast innebär risk för förlust av tillstånd till transportförmedling måste detta enligt promemorian givetvis vara en starkt återhållande faktor. Å andra sidan framhålls att risken får ses mot bakgrund av att med de nu gällande straffbestämmelserna transportförmedlarnas eventuella medverkan knappast torde närmare utredas i de enskilda fallen. Även om det säkerligen kan förutsättas att de firmor det här gäller är högst angelägna om att följa gällande bestämmelser anses med hänsyn till det sagda en regel om ansvar för medverkan behövlig för de undantagsfall som ändå inte är helt uteslutna. Denna regel bör enligt promemorian omfatta även andra medverkande än transportförmedlarna, bl. a. anställda inom speditiönsföretagen och kunder som i eget intresse uppger för låg vikt på godset.

I promemorian föreslås därför ett tillägg till 67 § VTF, enligt vilket den som medverkar till gärning som enligt det förut sagda straffbeläggs i paragrafens fjärde stycke döms till ansvar enligt bestämmelserna i 23 kap. brottshalken.

Det ifrågasätts i promemorian, om inte i sammanhanget också 68 § VTF, såvitt avser ansvar för brott mot lokal trafikföreskrift om fordons last, bör ändras till överensstämmelse med de föreslagna nya bestämmelserna i 67 § VTF.

I fråga om stadgandet i 34 § 2 mom. YTF att, när den största last överskrids som är tillåten enligt gällande trafik-tillstånd, den felande straffas med dagsböter anses någon ändring inte påkallad från de synpunkter förbundet företrätt.

Remissyttrandena

Så gott som alla remissinstanser delar uppfattningen att en reformering av straffbestämmelserna i fråga om överlast är påkallad för att man skall komma till rätta med nu rådande missförhållanden. Det råder emellertid mycket delade meningar om hur ansvarsreglerna för fordonsägare och förare skall utformas. Däremot godtas på de flesta håll en allmän bestämmelse om medverkan sådan som föreslagits i promemorian.

En majoritet av remissinstanserna anser, att en ändring bör ske i fråga om både ägares och förares ansvar.

Rikspolisstyrelsen, Föreningen Sveriges stadsdomare och NTF ansluter sig därvid helt till förslaget i promemorian.

JK betecknar den nuvarande regeln om ägares ansvar som mindre ändamålsenlig och anser därför skäl för en skärpning föreligga. Införande av en regel om strikt ansvar med möjlighet för ägaren att gå fri bara om han kan visa, att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen, innebär emellertid ett avsteg från allmänna straffrättsliga principer. *JK* hänvisar till ett uttalande av lagrådet den 22 mars 1950 i anledning av en föreslagen straffbestämmelse i den s. k. frölagen (prop. 1950: 206 s. 26, L³U 19 s. 9, rskr 269). Detta uttalande torde enligt ämbetet vara att förstå så att specialstraffrättsliga stadganden i princip bör begränsas till att avse den som uppsåtligen eller av oaktsamhet begår straffbar gärning. Ämbetet finner inte att det i förevarande fall föreligger några särskilda skäl att frångå denna grundsats och föreslår, att ägareansvaret inte utsträcks att omfatta mer än uppsåtligt och oaktsamt handlande. Detsamma bör gälla förarens ansvar. Det synes ämbetet tveksamt, om i lagtexten bör uttryckligen anges att förare och ägare straffas endast för uppsåtligt eller oaktsamt handlande, främst med hänsyn till den tvekan som därigenom kan uppkomma vid tolkningen av andra straffstadganden i VTF i vilka det subjektiva rekvisitet ej anges. Om emellertid gällande rätt sådan den utformats i rättspraxis måste anses innebära strikt ansvar för föraren, bör tydligen 67 § sista stycket VTF ges sådan avfattning att det klart framgår att endast uppsåtligt eller oaktsamt handlande ryms under stadgandet.

Hovrätten för Västra Sverige betonar vådorna från trafiksäkerhetssynpunkt av överträdelser mot lastningsbestämmelserna. För att i möjlig mån förhindra sådana överträdelser bör enligt hovrätten det straffrättsliga ansvaret utformas på sådant sätt att det i första hand drabbar den som äger ett avgörande inflytande på lastningen och som av ekonomiska skäl har ett intresse av att största möjliga last befordras med fordonet. Det synes därför hovrätten naturligtast att fordonsägaren i ansvarshänseende skjuts i förgrunden. Beträffande reglernas utformning anmärker hovrätten främst, att regeln om förarens ansvar för det fall att »han känt till eller bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande» är för vagt angiven och kan medföra svårigheter i tillämpningen. Enligt hovrättens mening är det en bättre lösning att i ansvarshänseende jämställa ägare och förare och därvid för straffrihet uppställa kravet, att vederbörande visar att han gjort vad av honom skäligen kunnat fordras för att förekomma förseelsen.

Statens trafiksäkerhetsråd och *statens biltrafiknämnd* finner inte tillräckliga skäl föreligga för en så radikal ändring i fråga om ansvarsregeln för ägare som införandet av föreskrifter om omvänd bevisbörda skulle innebära.

Utredningen rörande specialstraffrätten påpekar, att med nuvarande bestämmelser ägaren skall frikännas även om det står fullt klart att han handlat oaktsamt men inte uppsåtligt, t. ex. när han med någon liten reflexion bort förstå att fordonet överlastats. Den föreslagna regeln med strikt ansvar och omkastning av bevisbördan till ägarens nackdel bör emellertid inte tillgripas utan att ett starkt intresse att förebygga lagöverträdelse föreligger och andra medel ej står till buds. Också utredningen hänvisar här till det lagrådsuttalande som återopats av JK. Den valda formuleringen, som har gamla anor i vägtrafiklagstiftningen, finner utredningen vidare osäker till sin innebörd. Redan med hänsyn härtill ifrågasätts lämpligheten av att utvidga tillämpningsområdet för denna mycket speciella typ av straffstadgande. Såväl förare som ägare kan ha ett ekonomiskt intresse av att ett fordon körs med överlast men utredningen finner det svårt att avgöra för vem intresset är störst och anser därför lämpligast att lägga ansvaret på ägare och förare på samma sätt med möjlighet att göra skillnad dem emellan vid straffmätningen. Det huvudsakliga ändamål man vill uppnå med lagändringen, nämligen ökade möjligheter att göra ägaren ansvarig för överlast, ernås utan avkall på sedvanliga straffrättsliga grundsatser, om ägaren liksom föraren görs ansvarig redan vid bevisad oaktsamhet. Enligt utredningen kan redan den nu gällande bestämmelsen för förare fattas så att ansvar inträder, då föraren varit oaktsam. Emellertid kan kraven på aktsamhet ställas så högt att föraren för att undgå ansvar praktiskt sett måste återropa omständigheter som talar för att han inte varit oaktsam. Utredningen förordar därför att den i promemorian föreslagna utformningen av förareansvaret får gälla såväl förare som ägare, dvs. båda görs ansvariga, om de känt till eller bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande.

Föreningen Sveriges polismästare betecknar ansvarsskärpningen för fordonsägarna som välmotiverad och tillägger, att ägarna med nuvarande utformning av dessa regler i allt för stor utsträckning går fria från ansvar. I fråga om förarna godtar föreningen inte påståendet att de under hot om avsked skulle känna sig tvingade att i ägarnas intresse ta överlast, eftersom brist på arbetskraft föreligger i detta liksom i många andra fack. Det är enligt föreningens mening med hänsyn till gällande ackordssystem inte heller riktigt att förarens intresse av överlast regelmässigt är mindre än ägarens. Då föraren ofta är ensam om att bestämma lastens storlek kan den föreslagna ansvarsregeln befaras leda till att åtal i många fall ej kommer att kunna väckas på grund av bevissvårigheter. Enligt föreningens mening bör ansvaret för förarna vara så gott som strikt. Möjlighet bör dock ges även för dem att visa att de iakttagit vad som rimligen kan krävas för att kontrollera vikt.

LO och Svenska transportarbetareförbundet har vissa erinringar mot promemorians förslag i fråga om förarens ansvar. LO anser den valda formuleringen svårtolkad och framhåller att, om det bedöms som ögörligt att från-

gå den föreslagna texten, vägledning om kraven på kontroll bör ges i författningen eller genom uttalande av departementschefen. Transportarbetareförbundet finner regeln tillfredsställande från trafiksäkerhetssynpunkt men anser att den ger för vida möjligheter att liksom hittills alltför ensidigt övervältra ansvaret på föraren. För att förare som inte medverkat vid lastningen skall kunna undgå åtal anser förbundet det erforderligt med författningsregler om skyldighet att överlämna frakthandlingar till förare som övertar lastad bil. Vidare är det enligt förbundet — för att skydda förare som under trycket av hot, som han kan ställas inför på grund av sin beroendeställning, forslar otillåtet stor last — nödvändigt att en bestämmelse ges om straffrihet för förare som själv gör anmälan härom till polisen.

Föreningen *Sveriges häradshövdingar* vitsordar, att starka sakliga skäl föreligger för en lagändring i den riktning som anges i promemorian, men anser att detta inte kan ske utan en samtidig översyn av andra bestämmelser i VTF och YTF. Den föreslagna formuleringen finner föreningen annars i och för sig godtagbar.

Tre remissinstanser finner en ändring av ägareansvaret motiverad men anser den nu gällande regeln om förares ansvar böra bibehållas.

RÅ framhåller att det är angeläget att genom effektivare samhällsinsrippingen genomdriva bättre efterlevnad av lagstiftningen och finner skärpta ansvarsregler kunna vara ett medel bland flera andra att nå detta mål. Möjligheterna att nu ingripa mot ägare till fordon, som framförts med överlast, synes emellertid ämbetet inte så begränsade som transportarbetareförbundet vill göra gällande. Vad särskilt angår det i promemorian anmärkta, av förbundet omtalade överprövningsärendet hänvisar ämbetet till sitt yttrandet bilagda beslut i ärendet, enligt vilket åtal skall väckas mot lastbilsägaren. Med hänsyn till att det i första hand torde vara ägaren som har ekonomiskt intresse av överlast finner RÅ det dock inte omotiverat att öka möjligheterna till ingripande mot denne. Därvid bör man emellertid inte gå så långt som i det föreliggande förslaget. Enligt ämbetets mening skulle det kunna innebära en lämplig avvägning, om man i enlighet med vad som föreslogs av 1944 års trafikförfattningssakkunniga nöjde sig med att omkasta bevispresumtionen och alltså stadgade, att ägaren skulle straffas då omständigheterna ej gjorde sannolikt att förseelsen skett utan hans vetskap och vilja. I fråga om förare hävdar RÅ att den nu gällande bestämmelsen måste tolkas så att åtminstone oaktsamhet förutsätts för ansvar. Med hänsyn därtill och då föraren är den som närmast synes ha att bära ansvaret för överlast finner ämbetet ingen anledning att ändra den nuvarande bestämmelsen.

Hovrätten för Övre Norrland uttalar att, om fordonsägarens ansvar skärps på förslaget sätt, detta bör främja en önskad utveckling mot större trafiksäkerhet. Då förhållandena för ägarens vidkommande kan växla i hög grad från fall till fall, förutsätter hovrätten att det skall finnas utrymme för en sådan tolkning av bestämmelsen att ägarens möjligheter att undgå an-

svar inte blir alltför begränsade. Beträffande förarens ansvar ställer sig hovrätten däremot tveksam. Visserligen måste nuvarande bestämmelser te sig orättvisa om de leder till att föraren i alltför stor utsträckning får bära hela ansvaret för sådana förseelser där fordonsägaren är den reellt ansvarige. Denna obillighet torde emellertid försvinna om ägarens ansvar skärps enligt förslaget. Hovrätten befarar att om förslaget genomförs ansvaret i stor utsträckning kommer att bäras enbart av ägaren. Det kan medföra, att föraren i alltför stor utsträckning kommer att förlita sig på ägarens direktiv om lasten och dess vikt. Regeln att föraren vid överlast inte kan undgå straff om han bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande är så vagt utformad att den knappast torde undanröja risken för att föraren kan komma att undandra sig den kontroll som bör åligga honom. Bestämmelsen skulle också ställa rättstillämpningen inför vanskliga avgöranden. Övervägande skäl talar därför enligt hovrättens mening för att vid sidan av de föreslagna skärpta reglerna om ägarens ansvar behålla nu gällande bestämmelser om föraransvaret.

Trafikmålskommittén påpekar att överträdelser av bestämmelserna angående fordons last, bruttovikt och axeltryck är vanligt förekommande och anger som exempel att enbart statspolisen under år 1962 rapporterade ca 4 000 sådana förseelser. Kommittén efterlyser uppgift på i vilken utsträckning straff för ägareansvar utdömts men finner välgrundad anledning anta, att detta ej förekommit i någon större omfattning. I medvetande om att ägaren enligt gällande rätt många gånger kommer för lindrigt undan anser kommittén en effektivisering av gällande bestämmelser i detta avseende önskvärd. Från principiell synpunkt synes emellertid böra krävas styrkt uppsåt eller oaktsamhet. I fråga om föraren varnar kommittén från trafiksikkerhetssynpunkt för att skjuta dennes ansvar i alltför hög grad i bakgrunden. Förarens praktiska möjligheter att med ledning av bilens fjädrar bedöma, om väsentlig överlast föreligger, får ej underskattas. Kommittén anser därför att föraren bör ha ett direkt ansvar för bilens funktionsduglighet. Kommittén har en rad ytterligare erinringar emot promemorians innehåll och anser att förslagen bör göras till föremål för förnyade överväganden. Bl. a. anser kommittén att de föreslagna ändringarna skulle medföra ett väsentligt mer tidsödande arbete för polisen än tidigare, eftersom frågan om ägareansvaret i varje enskild utredning i fortsättningen måste närmare beaktas. Med hänsyn till polisens ansträngda arbetsläge skulle detta innebära, att inte ens så många transporter som f. n. skulle kunna kontrolleras. Den minskade övervakningen skulle leda till en ökning av antalet överträdelser. Vidare menar kommittén, att man i promemorian utgått från ett konventionellt straffrättsligt tänkande och inte tagit hänsyn till att bötesstraffet inte är en fullt adekvat reaktionsform vid förseelser där stor ekonomisk vinst ej sällan uppstår för den som gör överträdelser.

Sveriges advokatsamfund och *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* avstyrker ändring i regeln om ägares ansvar men finner en modifikation i straffbestämmelsen motiverad i fråga om förare. Lasttrafikbilägareförbundet ingår särskilt på de praktiska svårigheter som många gånger föreligger för såväl förare som transportör att exakt kunna bedöma lastens vikt och därmed också den sammanlagda vikten av fordonet jämte last. Transportarbetareförbundets synpunkter på det alltför strikta ansvaret för förarna är därför värda allt beaktande. Att överlasterna skulle ha sin grund i direkt initiativ från fordonsägarna är däremot enligt förbundets mening felaktigt. Med den struktur svensk åkerinäring nu har och f. ö. sedan över ett decennium haft drivs den absoluta majoriteten av företagen som enbilsåkerier och då många gånger med ägaren själv som förare. Vidare har f. n. de medelstora och större åkeriföretagen på flera håll i landet brist på förare. Att företagen då skulle mer eller mindre medvetet vilja utsätta sina onekligen kvalificerade medhjälpare för risken att mista kör- och trafik kort finner förbundet mindre troligt. Dessutom framstår det varken driftsekonomiskt eller taxemässigt som eftersträvänsvärt eller motiverat från åkeriägarnas synpunkt att överlasta fordon, något som förbundet och dess länsorganisationer i sin verksamhet städse understrukt och som också omfattats med fullt erkännande bland medlemmarna. Införandet av en rättsregel om ägareansvar baserad på omvänd bevisbörda avstyrker förbundet därför med bestämdhet.

Negativ till någon ändring över huvud taget är endast *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som anser de nuvarande bestämmelserna väl avpassade. Styrelsen konstaterar visserligen att av de fordonsvägningar som kontinuerligt utförs i syfte att få underlag för beräkning av trafikflödena på det allmänna vägnätet framgår, att lastningsbestämmelserna överträds i inte ringa omfattning. Med påpekande av de nackdelar som följer härav för trafiksäkerheten och för väghållningen framhåller styrelsen sitt ansvar på dessa områden och det väsentliga intresse styrelsen därför har av att reglerna respekteras. Styrelsen betvivlar emellertid att den stora omfattningen av överträdelser skulle ha sin grund i påtryckningar från arbetsgivarna mot förare. Skulle påtryckningarna i undantagsfall ta sig så allvarligt uttryck som hot om avsked bör föraren inkoppla sitt fackförbund, varigenom risken för att rättelse skall utebli förefaller styrelsen helt utesluten. Styrelsen känner sig inte övertygad om att de arbetstagarintressen transportarbetareförbundet företräder är av sådan natur att de lämpligen bör tillgodoses genom en ändring av en lagbestämmelse som enligt styrelsens mening inte i och för sig ger anledning till någon väsentlig erinran. Det ifrågasätts t. o. m. i yttrandet om inte en viss fara föreligger för att efterlevnaden av last- och axeltrycksbestämmelserna kommer att negativt påverkas, om straffbestämmelserna ändras på det sätt som föreslagits i promemorian. Styrelsen är införstådd med att fall kan inträffa då förare i fjärrgående lastbilstrafik har små eller inga möjligheter att kontrollera om överlast förekommer. Så-

dana fall är dock enligt styrelsens uppfattning inte vanligt förekommande. Om av detta skäl någon ändring över huvud taget skall ske bör endast ett mindre tillägg göras till regeln om föräres ansvar.

Näringslivets trafikdelegation slutligen finner frågan om lagändring bör ske inte kunna avgöras utan en mer fullständig utredning. Enligt delegationens uppfattning torde det vara utomordentligt vanskligt att uttala någon mening i frågan om bilägaren har ett större intresse än föraren av att fordonets lastkapacitet utnyttjas utöver vad som är tillåtet. Härför fordras en ingående undersökning av de faktiska förhållandena inom lastbilstrafiken. Delegationen framhåller emellertid, att en överlastning bl. a. torde medföra en snabbare förslitning av fordonen. Av detta och andra skäl torde ägarna i betydande utsträckning ha intresse av att hos sina anställda inskräpa betydelsen av att gällande bestämmelser om högsta axel-, boggi- och bruttovikt iakttagas. Vidare framhålls att det oftast skulle vara i det närmaste omöjligt för verkställande direktören eller den till vilken ansvaret delegerats i ett större företag att »visa att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen». Situationen är här annorlunda än då det gäller kontroll av fordons utrustning, där det genom fortlöpande rutinkontroller och grundliga genomgångar i stor utsträckning är möjligt att förebygga, att sådana fordon används som är behäftade med mera allvarliga fel. Ökningen av antalet förseelser mot gällande bestämmelser om största last och hjultryck förklaras enligt delegationens mening i huvudsak av lastbilstrafikens fortlöpande ökning. En fortsatt förbättring av polisövervakningen och ytterligare ökning av åklagarväsendets resurser synes delegationen vara verk samma medel att komma till rätta med de förhållanden som påtalats på transportarbetarehåll.

Förslaget i promemorian om en generell bestämmelse rörande ansvar för medverkan tillstyrks i ett tiotal yttranden. Fastän andra remissinstanser är tveksamma om behov föreligger av en sådan bestämmelse vill man inte på något håll direkt motsätta sig att den införs.

JK, hovrätten för Övre Norrland, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, utredningen rörande specialstraffrätten, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, LO, Svenska transportarbetareförbundet och NTF ställer sig positiva till införande av den föreslagna regeln. Häradshövdingeföreningen anser emellertid författningsändringen inte böra genomföras utan en samtidig översyn av andra bestämmelser i VTF och YTF för prövning av motsvarande behov av hänvisning till brottsbalken.

Viss tvekan om det praktiska behovet av en särskild medverkansregel uttalar *RÅ, hovrätten för Västra Sverige, Föreningen Sveriges polismästare och Svenska lasttrafikbilägareförbundet*. RÅ är benägen biträda den i pro-

memorian uttalade uppfattningen, att brottsbalkens medverkansbestämmelser ej utan särskild föreskrift är tillämpliga vid förseelse mot bestämmelser om största last, men ifrågasätter om behov av medverkansbestämmelser föreligger för annan än ägaren. I vart fall synes det ämbetet knappast vara anledning att gå längre än till att med ägare jämställa utövare av transportförmedling. Om emellertid ett allmänt medverkansstadgande anses erforderligt är det tydligt att de i bestämmelsens föregående stycke upptagna bevispresumptionerna inte skall tillämpas på den medverkande. Enligt ämbetets mening bör, under förut angivna förutsättning, stadgandet utformas så att därav framgår, att endast sådan medverkan skall straffas för vilken uppsåt blivit styrkt. I sammanhanget anmärks, att det i promemorian som medverkan angivna förfarandet, att kund vid överlämnande av gods i eget intresse uppger för låg vikt på godset torde vara av beskaffenhet att ådra kunden bedrägeriansvar.

RÅ, hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen, Föreningen Sveriges polismästare, LO och Svenska transportarbetareförbundet förordar att 68 § VTF ändras så att brott mot lokal trafikföreskrift om fordon's last straffas på samma sätt som föreslagits för motsvarande brott mot bestämmelserna i VTF. RÅ anser ändringen enklast kunna ske genom en hänvisning till den föreslagna bestämmelsen i 67 §. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* finner starka sakliga skäl för en sådan ändring men anser att den liksom övriga ändringar bör föregås av ytterligare utredning.

JK uttalar — mot bakgrund av sin inställning att såväl ägare som förare bör svara endast för uppsåtligt eller oaktsamt handlande — att någon ändring av 68 § VTF inte synes erforderlig, då bestämmelsen sådan den nu lyder för sin tillämpning torde förutsätta uppsåt eller oaktsamhet och omfatta såväl ägare som förare. *Utredningen rörande specialstraffrätten* är tveksam rörande behovet av en omarbetning av 68 § VTF. Också utredningen anser den nuvarande bestämmelsen för sin tillämpning kräva uppsåt eller oaktsamhet hos den ansvarige. Då det gäller överlast torde ansvaret kunna drabba såväl förare som ägare. En omarbetning skulle, menar utredningen, bli tämligen komplicerad, eftersom de lokala trafikföreskrifterna kan innehålla regler för vilka ägaren inte bör ansvara, och synes därför inte vara nödvändig.

Uttalandet i promemorian, att från de synpunkter transportarbetareförbundet företrätt anledning ej synes föreligga till ändring i YTF:s regler om ansvar för överskridande av största last enligt meddelat trafiktillstånd, har inte mött någon gensaga. *Hovrätten för Västra Sverige* finner emellertid innebörden av förevarande regler i 34 § 2 mom. YTF oklar och anser en översyn av dem påkallad i lämpligt sammanhang.

Departementschefen

Möjligheterna att utföra godstransporter på väg begränsas i lagstiftningen dels med hänsyn till fordonen som sådana och dels med tanke på vägars och broars bärighet. Maximilast som fastställts för motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får enligt 57 § 1 mom. VTF inte överskridas. Vidare gäller förbud mot överskridande av de värden för axel- och boggitryck samt bruttovikt som framgår av 54 § 1 mom. VTF eller de lokala trafikföreskrifter som med avvikelse därifrån meddelats för särskilda vägvägnitt.

Att de givna föreskrifterna noga följs är i hög grad ett trafiksäkerhetsintresse. Ett fordon som lastas utöver sina tekniska förutsättningar kan ofta inte föras på ett betryggande sätt bl. a. till följd av nedsatt bromseffekt. Vid upprepad överlastning kan en onormal förslitning av fordonet befaras som kan försämra det från trafiksäkerhetssynpunkt. Vad angår den tillåtna belastningen på vägarna har jag med uppmärksamhet följt utvecklingen och kan konstatera en strävan hos berörda myndigheter att så långt möjligt tillmötesgå de transportekonomiska intressena. Som jag anfört i inledningen ligger de medgivna värdena för axel- och boggitryck och bruttovikt nu i allmänhet så högt att de inte kan överskridas utan att vägars och broars bestånd äventyras. Eftersätts bestämmelserna innebär det, förutom en allvarlig risk för vederbörande fordonsförare och andra trafikanter, också att betydande kostnader åsamkas vägväsendet.

Det många gånger stora ekonomiska intresse fordonsägare och även förare kan ha av att reducera antalet transporter genom att maximalt utnyttja varje enhet ställer särskilda krav på den lagstiftning som skall förhindra överträdelser mot lastningsföreskrifterna. Redan vid VTF:s tillkomst övervägdes ansvarsbestämmelserna mot bakgrund av en konstaterad tendens till ökning av antalet sådana överträdelser. I propositionen frångicks visserligen ett utredningsförslag om skärpning av ägareansvaret men departementschefen uttalade sig för en sträng bedömning av detta slags förseelser. 1953 års trafiksäkerhetsutredning såg allvarligt på problemet och övervägde tanken på införande av frihetsstraff i straffskalan. På dess initiativ tillkom bestämmelsen i 57 § 1 mom. VTF om polismans befogenhet och skyldighet i vissa fall att förbjuda fortsatt färd med överlastat fordon. Som jag förut nämnt har en undersökning som körtidsutredningen under senare tid företagit visat, att enligt en utbredd uppfattning påföljderna för överlastförseelser bör skärpas bl. a. genom en utvidgning av fordonsägares ansvar.

Den nu gällande bestämmelsen i 67 § fjärde stycket VTF ställer, utan närmare angivande av de subjektiva förutsättningarna för straffbarhet, föraren i första hand ansvarig för brott mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom. VTF och föreskriver ansvar för ägare endast om omständigheterna gör sau-

nolikt, att förseelsen skett med dennes vetskap och vilja. Transportarbetareförbundet har påtalat, att denna konstruktion av ansvaret leder till att ägarna på grund av bevisvärigheter mestadels går fria, medan förarna fälls utan hänseende till vilka faktiska möjligheter de haft att förebygga brottet. Förbundet anser detta så mycket mer orättmätigt som enligt dess erfarenheter förarna i flera fall med hot om avskedande mer eller mindre tvingats av ägarna att ta överlast. Man vill därför få till stånd en ändring av bestämmelserna så att fordonsägarna i första hand får bära ansvaret och så att förarna inte straffas och riskerar sina kör- och trafik kort annat än då det är rimligt med hänsyn till deras praktiska möjligheter att kontrollera lastningen. Vidare vill man att ansvar skall kunna drabba också andra som medverkar till överlastning och syftar därvid främst på expeditionsföretag och där anställda s. k. lotsar samt kunder som uppger för låg vikt på godset.

I den departementspromemoria som upprättats med anledning av bl. a. transportarbetareförbundets framställning har förbundets synpunkter funnits värda beaktande inte minst därför att det måste anses väsentligt för att förekomma förseelser av denna typ att ansvar drabbar den som har intresse av och kan bestämma om lastningen. I promemorian föreslås, efter mönster av 65 § 2 och 3 mom. VTF med viss modifiering i fråga om förarens ansvar, sådan ändrad lydelse av 67 § fjärde stycket VTF att ägare straffas, om han inte visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen, och förare, om han känt till eller bort förvissa sig om hindret för fordonets brukande. Vidare föreslås en generell bestämmelse i samma författningsrum om ansvar för medverkan.

Som närmare framgår av min redogörelse för innehållet i remissyttrandena vitsordas på så gott som alla håll, att de nuvarande möjligheterna att motverka överlast inte är tillräckligt effektiva. De allra flesta remissinstanserna ansluter sig också till uppfattningen att bestämmelsen i 67 § fjärde stycket VTF om ägarens ansvar bör få en annan lydelse. Det råder emellertid delade meningar om hur en ny ansvarsbestämmelse bör utformas.

Den kritik vissa remissinstanser riktat mot promemorians förslag gäller främst, att man inte finner en så allvarlig skärpning faktiskt motiverad. Kritiken är emellertid också av rent principiell natur. Med hänvisning till ett uttalande av lagrådet år 1950 hävdar JK och utredningen rörande specialstraffrätten, att en omvänd bevisbörda strider mot vedertagna principer inom straffrätten, där man inte utan starka skäl bör föreskriva ansvar annat än för de fall då uppsåt eller vårdslöshet kan bevisas. Den valda formuleringen förordas emellertid i ett stort antal remissyttranden, bl. a. av de båda hovrätterna och rikspolisstyrelsen.

Den föreslagna ansvarsregeln för förare godtas av de flesta remissinstanserna. I ett par yttranden befarar man dock att den skall möta svårigheter i tillämpningen. Några instanser, bland dem JK, RÅ och utredningen rörande specialstraffrätten, anser att redan den nuvarande bestämmelsen vid en riktig tolkning innebär krav på åtminstone vårdslöshet från förarens sida för att fällande dom skall kunna meddelas. JK och RÅ finner därför en ändring onödig. Utredningen rörande specialstraffrätten framhåller emellertid, att kraven på aktsamhet kan ställas så högt att föraren för att undgå ansvar praktiskt sett måste åberopa omständigheter som talar för att han inte varit oaktsam, och tillstyrker av det skälet promemorians förslag.

Av vad jag förut anfört torde framgå, att jag främst med tanke på trafiksäkerheten men också med hänsyn till kostnaderna för väghållningen anser det vara av synnerlig vikt att gällande bestämmelser om fordonas last respekteras. Remissyttrandena i förevarande ärende bestyrker klart min uppfattning att överträdelser alltjämt sker i en oroväckande stor omfattning. 1955 års ändring i 57 § VTF, som gav polisen möjligheter att stoppa för tunga transporter, måste i och för sig anses väl ägnad att motverka förseelserna. En förutsättning är dock en effektiv tillämpning av bestämmelsen. Därigenom minskas emellertid inte betydelsen av att straffbestämmelserna utformas så att ansvar drabbar den för överlastningen reellt ansvarige.

Remissyttrandena måste anses utvisa, att fordonsägarna med nuvarande bestämmelser i allt för stor utsträckning går fria från ansvar. Jag finner därför en skärpning av ansvarsregeln i enlighet med förslaget i departementspromemorian påkallad. Mot den allvarliga bakgrund jag förut skisserat kan jag inte ansluta mig till uppfattningen att tillräckliga skäl inte föreligger att här införa en speciell bevisregel. Inte heller kan jag dela trafikmålskommitténs uppfattning att den föreslagna utformningen i högre grad än den nu gällande skulle medföra ett vidlyftigt utredningsarbete för polisen. Effektivare bestämmelser bör dessutom kunna bidra till att minska antalet faktiska överträdelser. Jag vill understryka vad som anförts i yttrandet från hovrätten för Övre Norrland om att utrymme bör ges för en sådan tolkning av den nya bestämmelsen att ägarens möjligheter att undgå ansvar inte blir alltför begränsade. Vad som i det enskilda fallet skall anses ha ankommit på fordonsägaren i den mån denne inte tillika är förare måste bli beroende av omständigheterna. En åkare som inte är personligen närvarande vid lastningen men som otvetydigt och med tillräcklig skärpa tillhållit vederbörande förare att följa gällande föreskrifter har enligt min mening uppfyllt vad som kan krävas av honom för strafffrihet. Ansvarig ledning i transportföretag bör på motsvarande sätt kunna undgå ansvar genom att konsekvent och uttryckligen tillhålla sina anställda förare att följa lastningsbestämmelserna.

Vid övervägande av de synpunkter som framkommit rörande förareansvaret har jag bl. a. på de skäl utredningen rörande specialstraffrätten anfört stannat för att föreslå en författningsändring som i sak överensstämmer med promemorians förslag. Som där anmärkts får frågan om och på vilket sätt en kontroll från förarens sida bort ske bedömas från praktiska synpunkter från fall till fall. En bestämmelse om ansvar för annan medverkande sådan som föreslagits i promemorian bör underlätta tillämpningen av regeln om förarens ansvar, eftersom den möjliggör en rimlig avvägning med beaktande av de särskilda förhållandena inom transportväsendet. En sådan medverkansbestämmelse har tillstyrkts i ett stort antal yttranden. Jag finner den väl motiverad och föreslår dess införande.

Nästan alla remissinstanser som uttalat sig i frågan har förordat en ändring också av bestämmelsen i 68 § VTF i vad den avser ansvar för överträdelse av lokal trafikföreskrift som innebär undantag från 54 § 1 mom. VTF. JK och utredningen rörande specialstraffrätten utgår från att ansvaret i 67 § fjärde stycket VTF anges på samma sätt för ägare och förare så att för straffbarhet krävs styrkt uppsåt eller vårdslöshet och finner med beaktande därav ingen ändring behövlig i 68 § VTF. Med det förslag jag förordat synes emellertid en omarbetning av 68 § VTF nödvändig.

Som anförts i promemorian synes ändringarna i VTF inte böra föranleda någon ändring i YTF:s ansvarsbestämmelser.

Hemställen

Under återopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändrad lydelse av 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bo Holmquist